Buku Teks Bahan Ajar Siswa

Paket Keahlian: Nautika Kapal Niaga

Hukum Maritim



KELAS
X
SEMESTER 1

Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

BUKU HUKUM MARITIM

SEMESTER 2

PENULIS :

IJAT DANAJAT, S.Pi

DIREKTORAT PENDIDIKAN MENENGAH KEJURUAN
DIREKTORAT JENDERAL MANAJEMEN PENDIDIKAN DASAR DAN MENENGAH
KEMENTRIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN NASIONAL
TAHUN 2013

KATA PENGANTAR

Berkat rahmat Allah Yang Maha Kuasa, penulis dapat menyelesaikan buku ini yang disusun untuk memberikan pengetahuan dan informasi bagi para taruna dan dewan pengajar pelayaran, ataupun pembaca pada umumnya. Dengan sedikitnya literatur mengenai ***hukum maritim*** semoga dengan diterbitkannya buku ini dapat menambah kekayaan referensi mengenai peraturan dan perundangan-undangan di dunia maritim.

Dengan kerendahan hati penulis merasa bahwa buku ini masih jauh dari kesempurnaan, perlu pengembangan, perbaikan, kritik dan saran membangun sesuai perkembangan sains dan teknologi penangkapan ikan yang begitu pesat.

Penulis

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI ii

DAFTAR GAMBAR vi

PETA KEDUDUKAN BAHAN AJAR vii

GLOSARIUM viii

I. PENDAHULUAN 1

A. Deskripsi 1

B. Prasyarat 2

C. Petunjuk Penggunaan 3

D. Tujuan Akhir 3

E. Kompetensi Inti dan Kompetensi Dasar 3

F. Cek Kemampuan Awal 4

II. PEMBELAJARAN 5

Kegiatan Pembelajaran 1. Menerapkan Aturan Hukum Kepelautan Bagian I 5

A. Deskripsi 5

B. Kegiatan belajar 6

1. Tujuan Pembelajaran 6

2. Uraian Materi 6

3. Refleksi 46

4. Tugas 47

5. Tes Formatif 47

C. Penilaian 52
1. Sikap 52
2. Pengetahuan 53
3. Keterampilan 54
Kegiatan Pembelajaran 2. Menerapkan Aturan Hukum Kepelautan Bagian II 56
A. Deskripsi 56
B. Kegiatan Belajar 57
1. Tujuan Pembelajaran 57
2. Uraian Materi 57
3. Refleksi 69
4. Tugas 70
5. Tes Formatif 70
C. Penilaian 76
1. Sikap 76
2. Pengetahuan 76
3. Keterampilan 77
Kegiatan Pembelajaran 3. Menganalisis Tanggung Jawab Awak Kapal Bagian I 79
A. Deskripsi 79
B. Kegiatan Belajar 79
1. Tujuan Pembelajaran 79
2. Uraian Materi 80
3. Refleksi 105
4. Tugas 105

5. Tes Formatif......105

C. Penilaian......109

1. Sikap......109

2. Pengetahuan......110

3. Keterampilan......111

Kegiatan Pembelajaran 4. Menganalisis Tanggung Jawab Awak Kapal Bagian II .113

A. Deskripsi......113

B. Kegiatan belajar......116

1. Tujuan Pembelajaran......116

2. Uraian Materi......116

3. Refleksi......133

4. Tugas......134

5. Tes Formatif......135

C. Penilaian......137

1. Sikap......137

2. Pengetahuan......137

3. Keterampilan......138

Kegiatan Pembelajaran 5. Menerapkan Peraturan-Peraturan Usaha Pelayaran...140

A. Deskripsi......140

B. Kegiatan belajar......142

1. Tujuan Pembelajaran......142

2. Uraian Materi......142

3. Refleksi......179

4. Tugas 179

5. Tes Formatif 180

C. Penilaian 184

1. Sikap 184

2. Pengetahuan 184

3. Keterampilan 185

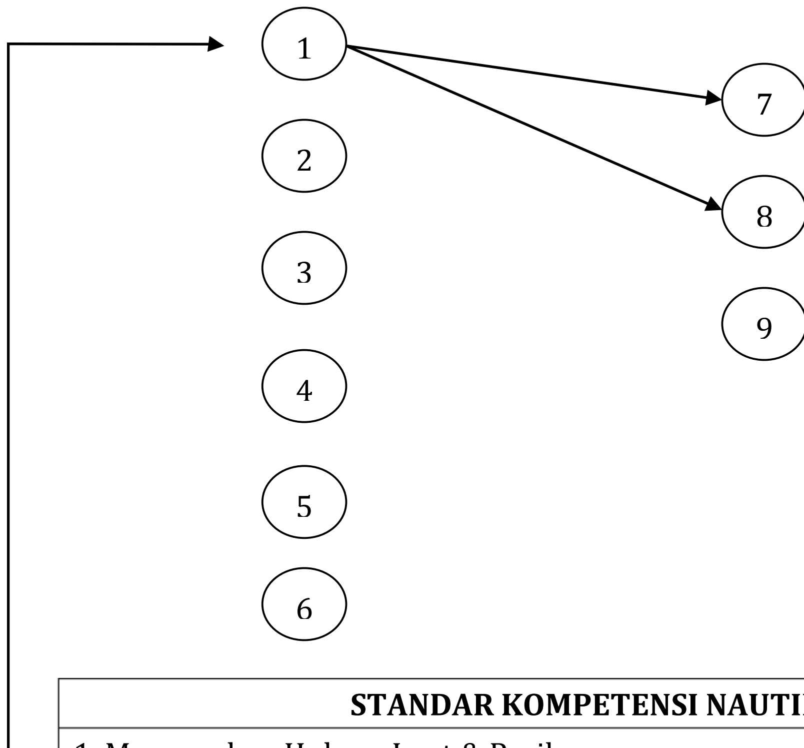
III. PENUTUP 187

DAFTAR PUSTAKA 188

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Batas wilayah Indonesia sebelum deklarasi Djoeanda....................................120
Gambar 2. Batas wilayah Indonesia sesudah deklarasi Djoeanda 120
Gambar 3. Peta Perairan Indonesia Berdasarkan UU No. 6 Tahun 1996 123
Gambar 4. Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Berdasarkan PP No. 37 Tahun 2002...124
Gambar 5. Landas Kontinen Menurut Konvensi Hukum Laut 1982. 129
Gambar 6. Perbandingan batas landas kontinen dengan 200 mil dan 350 mil yang diukur dari garis pangkal 130

PETA KEDUDUKAN BAHAN AJAR



STANDAR KOMPETENSI NAUTIKA
1. Menerapkan Hukum Laut & Perikanan
2. Menerapkan Stabilitas dan Bangunan Kapal
3. Menerapkan Prosedur Darurat di Kapal
4. Mengoperasikan Alat navigasi Konvensional & Kompas Magnit
5. Mengoperasikan Alat navigasi Elektronik
6. Mengunakan berbagai paremeter Meteorologi dan Oceanografi dalam penangkapan ikan
7. Melakukan perencanaan pelayaran
9. Mengoperasikan instalasi tenaga penggerak utama kapal

GLOSARIUM

Per-veem-an	: usaha yang ditujukan pada penampungan dan penumpukan barang-barang (warehousing) yang dilakukan dengan mengusahakan gudang-gudang, lapangan-lapangan, dimana dikerjakan dan disiapkan barang-barang yang diterima dari kapal untuk peredaran selanjutnya atau disiapkan untuk diserahkan kepada perusahaan pelayaran untuk dikapalkan, yang meliputi antara lain kegiatan: ekspedisi muatan, pengepakan, pengepakan kembali, sortasi, penyimpanan, pengukuran, penandaan dan lain-lain pekerjaan yang bersifat teknis ekonomis yang diperlukan perdagangan dan pelayaran;
Quick dispatch	: kebutuhan kecepatan keberangkatan kapal
Owner's representative	: perorangan atau suatu badan hukum lain untuk bertindak sebagai wakilnya di Indonesia yang di tunjuk oleh Pemilik perusahaan pelayaran asing.

I. PENDAHULUAN

A. Deskripsi

Hukum Maritim adalah hukum yang mengatur Pelayaran dalam arti pengangkutan barang dan atau orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana / modal transportasi laut termasuk aspek keselamatan maupun kegiatan-kegiatan yang terkait langsung dengan perdagangan melalui laut yang di atur dalam hukum Perdata / Dagang maupun Publik.

Hukum laut adalah rangkaian peraturan dan kebiasaan hukum mengenai laut yang bersifat : Keperdataan, menyangkut kepentingan perorangan dan publik menyangkut kepentingan umum

Hukum laut keperdataan mengatur hubungan - hubungan perdata yang ditimbulkan karena perajanjian - perjanjian perdata perjanjian - perjanjian pengangkutan penyeberangan laut dengan kapal laut niaga. Hukum ini merupakan matra dari hukum pengangkutan adalah bagian dari hukum dagang termasuk hukum Privat.

Hukum laut publik (kenegaraan), obyek dari peraturan - peraturan dan kebiasaan - kebiasaan baik nasional maupun International adalah laut dan berisikan hak - hak dan kewajiban bagi negara yang berbatasan pada laut tersebut.

Hukum laut Nasional telah berkembang dengan pesat sebagai akibat perkembangan International yang memerlukan adanya bantuan - bantuan hukum laut yang dapat menjawab kebutuhan keadaan yang mendesak. Untuk menjamin terselenggaranya sejumlah kepentingan Nasional, hukum publik Internasional dapat menjadi sarana, terdapat beberapa peraturan hukum yang menyangkut dunia pelayaran dan kelautan antara lain :

1. Kitab undang - undang dagang (1 Mei 1848, diperbarui 1933 dan berlaku mulai berlaku mulai 1938) Tentang pengangkutan laut indonesia.
2. Undang - undang pelayaran Indonesia 1936 tentang keterbukaan perdagangan luar negeri telah diterbitkan kebijaksanaan mengenai Inpres Nomor : 4 / 1985 dan pak Nov 21 / 1988.
3. Ordonansi kapal - kapal 1935 tentang persyaratan kapal untuk alat - alat perlengkapan dan pengawakan, sebagian besar dari peraturan - peraturan disesuaikan dengan ketentuan yang ditetapkan SOLAS 1974.
   a. Peraturan perijazahan pelaut 1939 disesuaikan dengan struktur Departemen perhubungan serta silabi STCW 1978, OK 1935 PPP 1939 adalah produk hukum keselamatan pelayaran, yang tidak termasuk Hukum laut publik maupun Hukum laut perdata (lahir dari perjanjian Internasional)
   b. Undang – undang nomor 4 tahun 1960 tentang wilayah laut Teritorial dan lingkungan maritime 1939, diamendir dengan undang - undang No.17 tahun 1985 tentang konvensi Hukum Laut International.

Buku hukum Maritim semester I ini disusun sebagai alternative untuk mempelajari tentang penerapan aturan tentang hukum kepelautan, penganalisaan tanggung jawab awak kapal dan penerapan aturan-aturan usaha pelayaran.

B. Prasyarat

Sebelum mempelajari buku ini sebaiknya siswa telah mempelajari dan mengetahui pengetahuan, pemahaman, kesadaran, dan kepedulian terhadap fakta (ruang lingkup) hukum maritim, sejarah, perkembangan hukum maritim, teori, ketentuan-ketentuan, prinsip-pinsip serta peraturan-peraturan yang berkaitan tentang pelayaran, kepelautan dan perkapalan.

C. Petunjuk Penggunaan

Untuk mencapai tujuan pembelajaran daalm buku ini sebaiknya siswa :

1. Mempelajari isi buku dari pendahuluan sampai dengan evaluasi.
2. Membaca buku-buku referensi yang menunjang pemahaman siswa dalam mempelajari lembar informasi, lembar kerja, dan lembar evaluasi.
3. Mengerjakan semua soal-soal latihan dan evaluasi secara cermat dan teliti dengan tetap mengacu pada criteria keberhasilan yang ada.
4. Konsultasikan segera dengan guru atau pembimbing bila anda menemukan kesulitan – kesulitan selama mempelajari buku ini.

D. Tujuan Akhir

Setelah mempelajari Buku Teks Bahan Ajar ini, Anda sebagai siswa SMK bidang Keahlian Pelayaran diharapkan memiliki kemampuan, pemahaman, kesadaran, kepedulian, kearifan serta komitmen terhadap penegakan dalam menerapkan dan melaksanakan hukum maritim sesuai hukum yang berlaku khususnya yang berkaitan dengan penerapan aturan tentang hukum kepelautan, penganalisaan tanggung jawab awak kapal dan penerapan aturan-aturan usaha pelayaran.

E. Kompetensi Inti dan Kompetensi Dasar

Kompetensi Inti

KI 1 : Menghayati dan mengamalkan ajaran agama yang dianutnya

KI 2 : Menghayati perilaku (jujur, disiplin, tanggungjawab, peduli, santun, ramah lingkungan, gotong royong, kerjasama, cinta damai, responsif dan pro-aktif) dan menunjukan sikap sebagai bagian dari solusi atas berbagai permasalahan bangsa dalam berinteraksi secara efektif dengan lingkungan sosial dan alam serta dalam menempatkan diri sebagai cerminan bangsa dalam pergaulan dunia.

KI 3 : Memahami dan menerapkan pengetahuan faktual, konseptual, dan prosedural dalam ilmu pengetahuan, teknologi, seni, budaya, dan humaniora dengan wawasan kemanusiaan, kebangsaan, kenegaraan, dan peradaban terkait penyebab fenomena dan kejadian dalam bidang kerja yang spesifik untuk memecahkan masalah

KI 4 : Mengolah, menalar, dan menyaji dalam ranah konkret dan ranah abstrak terkait dengan pengembangan dari yang dipelajarinya di sekolah secara mandiri, dan mampu melaksanakan tugas spesifik di bawah pengawasan langsung.

Kompetensi Dasar :

Kompetensi Dasar semester 1 terdiri :

1. Menerapkan dan melaksanakan aturan hukum kepelautan
2. Menganalisis dan melaksanakan tanggung jawab awak kapal
3. Menerapkan dan melaksanakan peraturan-peraturan usaha pelayaran

F. Cek Kemampuan Awal

Sebelum mempelajari buku ini siswa harus dapat menjawab pertanyaan dibawah ini:

1. Apakah siswa mengetahui aturan-aturan yang berhubungan dengan hukum kepelautan?
2. Apakah siswa mengetahui aturan-aturan yang berhubungan dengan tanggung jawab awak kapal?
3. Apakah siswa mengetahui aturan-aturan yang berhubungan dengan usaha pelayaran?

Apabila Jawaban Anda adalah “ Ya” untuk semua pertanyaan, maka sebenarnya Anda tidak memerlukan Buku Teks Bahan Ajar ini, silahkan Anda lanjutkan dengan mengerjakan Tes Formatif pada Buku Teks Bahan Ajar ini.

Apabila salah satu atau lebih jawaban Anda adalah ”tidak” maka Anda perlu mempelajari Buku Teks Bahan Ajar ini.

II. PEMBELAJARAN

Kegiatan Pembelajaran 1. Menerapkan Aturan Hukum Kepelautan Bagian I

(Materi Pokok: Awak kapal, Pelaut, Sertifikat kepelautan, Perjanjian Kerja Laut/PKL, Kualifikasi keahlian dan keterampilan pelaut, Pengawakan kapal niaga dan kewenangan jabatan, Pendidikan, pengujian dan sertifikasi kepelautan kapal niaga, Pengawakan kapal penangkap ikan, Pengawakan kapal sungai dan danau)

A. Deskripsi

Pembinaan dan pengembangan sumber daya manusia pelaut dimaksudkan untuk menciptakan pelaut yang profesional yaitu cakap dan terampil, berwatak serta memiliki sikap mandiri dan diarahkan untuk dapat memenuhi kebutuhan pelayaran nasional atau asing, yang penyelenggaraannya harus memperhatikan aspek-aspek teknis kepelautan, ketenagakerjaan dan aspek pendidikan umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Perencanaan pembinaan sumber daya manusia pelaut didasarkan atas prinsip penempatan pada tugas yang disesuaikan dengan kualifikasi atau keahlian atau keterampilan yang bersangkutan, yang dari waktu ke waktu perlu dibina keseimbangannya antara jumlah ketersediaan dengan jumlah kebutuhan pelaut.

Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran.

Mengingat tugas sebagai awak kapal memiliki ciri khusus yang antara lain meninggalkan keluarga dalam waktu relatif lama, saat terjadi kerusakan kapal harus menangani sendiri tanpa batas waktu/jam kerja, dan bekerja pada segala cuaca, maka diperlukan adanya pengaturan perlindungan kerja tersendiri.

Atas dasar hal-hal tersebut di atas, maka disusunlah Peraturan Pemerintah yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan pendidikan, pelatihan, perijazahan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut.

B. Kegiatan belajar

1. Tujuan Pembelajaran

Siswa diharapkan mengetahui dan dapat menerapkan aturan-aturan mengenai kepelautan yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan pendidikan, pelatihan, perijazahan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut.

2. Uraian Materi

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 7 TAHUN 2000
TENTANG
KEPELAUTAN

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:

a. bahwa dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran diatur ketentuan-ketentuan mengenai sumber daya manusia, khususnya pelaut;
b. bahwa untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dipandang perlu mengatur mengenai kepelautan dengan Peraturan Pemerintah;

Mengingat:

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:

PERATURAN PEMERINTAH TENTANG KEPELAUTAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Kepelautan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pengawakan, pendidikan, persertifikatan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut;
2. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil;
3. Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal;
4. Sertifikat kepelautan adalah dokumen kepelautan yang sah dengan nama apapun yang diterbitkan oleh Menteri atau yang diberi kewenangan oleh Menteri;
5. Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian kerja perorangan yang ditandatangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan;
6. Tonase Kotor yang selanjutnya disebut GT adalah satuan volume kapal;
7. Kilowatt yang selanjutnya disebut KW adalah satuan kekuatan mesin kapal;
8. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang pelayaran.

BAB II
PELAUT

Pasal 2

(1) Setiap pelaut yang bekerja pada kapal niaga, kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau harus mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

(2) Kualifikasi keahlian dan keterampilan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku terhadap pelaut yang bekerja pada:
   a. kapal layar motor;
   b. kapal layar;
   c. kapal motor dengan ukuran kurang dari GT 35;
   d. kapal pesiar pribadi yang dipergunakan tidak untuk berniaga;
   e. kapal-kapal khusus.

(3) Ketentuan mengenai kualifikasi keahlian dan keterampilan bagi setiap pelaut yang bekerja di kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri.

BAB III
PENGAWAKAN KAPAL NIAGA DAN KEWENANGAN JABATAN

Bagian Pertama

Pengawakan Kapal Niaga

Pasal 3

(1) Setiap awak kapal harus memiliki sertifikat kepelautan.

(2) Jenis sertifikat kepelautan yang dimaksud dalam ayat (1) terdiri dari:
   a. Sertifikat Keahlian Pelaut;
   b. Sertifikat Keterampilan Pelaut.

Pasal 4

(1) Jenis Sertifikat Keahlian Pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a terdiri dari :
  a. Sertifikat Keahlian Pelaut Nautika;
  b. Sertifikat Keahlian Pelaut Teknik Permesinan;
  c. Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika.

(2) Jenis Sertifikat Keterampilan Pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf b terdiri dari:
  a. Sertifikat Keterampilan Dasar Pelaut;
  b. Sertifikat Keterampilan Khusus.

Pasal 5

(1) Sertifikat Keahlian Pelaut Nautika sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf a, terdiri dari:
  a. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I;
  b. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat II;
  c. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat III;
  d. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV;
  e. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat V;
  f. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat Dasar.

(2) Sertifikat Keahlian Pelaut Teknik Permesinan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf b, terdiri dari :
  a. Sertifikat Ahli Teknika Tingkat I;
  b. Sertifikat Ahli Teknika Tingkat II;
  c. Sertifikat Ahli Teknika Tingkat III;
  d. Sertifikat Ahli Teknika Tingkat IV;
  e. Sertifikat Ahli Teknika Tingkat V;
  f. Sertifikat Ahli Teknika Tingkat Dasar.

(3) Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c, terdiri dari:
a. Sertifikat Radio Elektronika Kelas I;
b. Sertifikat Radio Elektronika Kelas II;
c. Sertifikat Operator Umum;
d. Sertifikat Operator Terbatas.

Pasal 6

(1) Sertifikat Keterampilan Dasar Pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a adalah Sertifikat Keterampilan Dasar Keselamatan (Basic Safety Training).
(2) Jenis Sertifikat Keterampilan Khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf b, terdiri dari:
a. Sertifikat Keselamatan Kapal Tanki (Tanker Safety);
b. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Roro;
c. Sertifikat Keterampilan Penggunaan Pesawat Luput Maut dan Sekoci Penyelamat (Survival Craft dan Rescue Boats);
d. Sertifikat Keterampilan Sekoci Penyelamat Cepat (Fast Rescue Boats);
e. Sertifikat Keterampilan Pemadaman Kebakaran Tingkat Lanjut (Advance Fire Fighting);
f. Sertifikat Keterampilan Pertolongan Pertama (Medical Emergency First Aid);
g. Sertifikat Keterampilan Perawatan Medis di atas Kapal (Medical Care on Boats);
h. Sertifikat Radar Simulator;
i. Sertifikat ARPA Simulator;

Pasal 7

(1) Pada setiap kapal yang berlayar, harus berdinas:

a. Seorang nakhoda dan beberapa perwira kapal yang memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut sesuai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, jenis kapal dan daya penggerak kapal;
b. Sejumlah rating yang memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau sertifikat keterampilan pelaut sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan tata susunan kapal.

(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai jumlah perwira kapal dan rating sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kedua

Kewenangan Jabatan

Pasal 8

(1) Kewenangan jabatan di atas kapal diberikan kepada pemegang sertifikat keahlian pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, sesuai dengan jenis dan tingkat sertifikat yang dimiliki.

(2) Kewenangan jabatan di atas kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri.

BAB IV
PENDIDIKAN, PENGUJIAN DAN SERTIFIKASI
KEPELAUTAN KAPAL NIAGA

Bagian Pertama

Pendidikan

Pasal 9

(1) Pendidikan kepelautan dapat diselenggarakan oleh Pemerintah dan/atau unit pendidikan kepelautan yang dikelola oleh masyarakat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

(2) Penyelenggaraan pendidikan kepelautan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib mendapat izin dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang pendidikan nasional setelah mendengar pendapat dari Menteri.

(3) Untuk memperoleh izin penyelenggaraan pendidikan kepelautan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus memenuhi persyaratan:

a. memiliki sarana dan prasarana;

b. memiliki tenaga pendidik tetap dan tidak tetap yang bersertifikat kepelautan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dan memiliki sertifikat kewenangan mengajar sesuai dengan ketentuan yang berlaku;

c. memiliki Sistem Manajemen Mutu sesuai dengan ketentuan nasional maupun internasional.

(4) Izin penyelenggaraan pendidikan kepelautan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dapat dicabut oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang pendidikan nasional apabila pemegang izin tidak memenuhi kewajibannya setelah mendengar pendapat dari Menteri.

Pasal 10

(1) Kurikulum pendidikan kepelautan disusun dengan memperhatikan:

a. aspek keselamatan pelayaran;

b. tingkat kemampuan dan kecakapan pelaut, sesuai standar kompetensi yang ditetapkan;

c. perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta manajemen di bidang pelayaran;

(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kurikulum pendidikan kepelautan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri yang bertanggung jawab di bidang pendidikan nasional setelah mendengar pendapat dari Menteri.

Pasal 11

(1) Pendidikan kepelautan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9, dilaksanakan melalui jalur sekolah, yang terdiri dari :

a. pendidikan profesional kepelautan;
b. pendidikan teknis fungsional kepelautan.

(2) Jenjang pendidikan profesional kepelautan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a terdiri dari:
a. pendidikan pelaut tingkat dasar;
b. pendidikan pelaut tingkat menengah;
c. pendidikan pelaut tingkat tinggi.

(3) Pendidikan teknis fungsional kepelautan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, terdiri dari :
a. DIKLAT teknis profesi kepelautan;
b. DIKLAT keterampilan pelaut.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan pendidikan profesional kepelautan dan pendidikan teknis fungsional kepelautan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kedua

Pengujian

Pasal 12

(1) Ujian untuk mendapatkan sertifikat keahlian pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dilaksanakan oleh Dewan Penguji yang mandiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara ujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 13

Untuk mengikuti pendidikan dan ujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dan Pasal 12, dipungut biaya yang besarnya ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah tersendiri.

Bagian Ketiga

Sertifikat Kepelautan

Pasal 14

(1) Bagi peserta pendidikan kepelautan yang lulus ujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, diberikan sertifikat keahlian pelaut sesuai dengan jenis dan jenjang pendidikan kepelautan yang ditempuh.
(2) Bagi peserta yang telah mengikuti pendidikan kepelautan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (3) huruf b diberikan sertifikat keterampilan pelaut sesuai dengan jenis pendidikan kepelautan yang ditempuh.
(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penerbitan Sertifikat Keahlian Pelaut dan Sertifikat Keterampilan Pelaut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri;

BAB V
PERLINDUNGAN KERJA PELAUT

Bagian Pertama

Buku Pelaut

Pasal 15

(1) Setiap pelaut yang bekerja di kapal dengan ukuran kurang dari GT.35 untuk kapal jenis tertentu, ukuran GT. 35 atau lebih untuk kapal dengan tenaga penggerak mesin, dan ukuran GT.105 atau lebih untuk kapal tanpa tenaga penggerak mesin, harus disijil oleh pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri.
(2) Bagi pelaut yang telah disijil diberikan Buku Pelaut.
(3) Buku pelaut sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) merupakan identitas bagi pelaut dan berlaku sebagai dokumen perjalanan bagi pelaut yang akan naik kapal di luar negeri atau menuju Indonesia setelah turun kapal di luar negeri.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyijilan dan buku pelaut, sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 16

(1) Untuk mendapatkan Buku Pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (3) dikenakan biaya.
(2) Penetapan biaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah tersendiri.

Bagian Kedua

Persyaratan Kerja di Kapal

Pasal 17

Untuk dapat bekerja sebagai awak kapal, wajib memenuhi persyaratan:

a. memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Keterampilan Pelaut;
b. berumur sekurang-kurangnya 18 tahun;
c. sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu;
d. disijil.

Pasal 18

(1) Setiap pelaut yang akan disijil harus memiliki Perjanjian Kerja Laut yang masih berlaku.
(2) Perjanjian Kerja Laut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memuat hak-hak dan kewajiban dari masing-masing pihak dan memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
(3) Hak-hak dan kewajiban dari masing-masing pihak sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) sekurang-kurangnya adalah :

a. hak pelaut :

menerima gaji, upah lembur, uang pengganti hari-hari libur, uang delegasi, biaya pengangkutan dan upah saat diakhirinya pengerjaan, pertanggungan untuk barang-barang milik pribadi yang dibawa dan kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin untuk yang bekerja di daerah yang iklimnya dingin dan di musim dingin di wilayah yang suhunya 15 derajat celcius atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.

b. kewajiban pelaut :

melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian, menanggung biaya yang timbul karena kelebihan barang bawaan di atas batas ketentuan yang ditetapkan oleh perusahaan, menaati perintah perusahaan dan bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian.

c. hak pemilik/operator:

mempekerjakan pelaut.

d. kewajiban pemilik/operator:

memenuhi semua kewajiban yang merupakan hak-hak pelaut sebagaimana dimaksud dalam huruf a.

(4) Perjanjian Kerja Laut harus diketahui oleh pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri.

(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai Perjanjian Kerja Laut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Ketiga

Penempatan Pelaut

Pasal 19

(1) Pelaut Indonesia dapat bekerja di kapal Indonesia dan/atau kapal asing sesuai dengan Sertifikat Keahlian Pelaut atau Sertifikat Keterampilan Pelaut yang dimilikinya.

(2) Untuk membuka kesempatan kerja pelaut Indonesia pada kapal-kapal asing di luar negeri, penempatan tenaga kerja pelaut dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional atau perusahaan jasa penempatan tenaga kerja pelaut yang memenuhi persyaratan.

(3) Persyaratan yang harus dipenuhi oleh perusahaan jasa penempatan tenaga kerja pelaut sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) meliputi:

a. berbentuk badan hukum Indonesia yang memiliki izin usaha penempatan tenaga kerja pelaut;

b. memiliki tenaga ahli pelaut.

(4) Bagi pelaut yang bekerja pada kapal-kapal asing di luar negeri tanpa melalui penempatan tenaga kerja pelaut sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) berkewajiban:

a. membuat perjanjian kerja laut sesuai dengan ketentuan yang berlaku;

b. perjanjian kerja laut sebagaimana dimaksud dalam huruf a harus memuat hukum mana yang berlaku apabila terjadi perselisihan yang menyangkut pelaksanaan perjanjian kerja laut;

c. melapor kepada perwakilan Republik Indonesia dimana pelaut tersebut bekerja.

(5) Bagi pelaut yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), menanggung sendiri akibat yang timbul apabila terjadi perselisihan yang menyangkut pelaksanaan perjanjian kerja laut.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penempatan tenaga kerja pelaut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan setelah mendengar pendapat dari Menteri.

Pasal 20

Usaha penempatan tenaga kerja pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dilakukan dengan memperhatikan :

a. penciptaan perluasan kesempatan kerja pelaut khususnya yang bekerja di kapal-kapal berbendera asing;
b. pengembangan fasilitas pendidikan kepelautan yang memenuhi persyaratan sesuai ketentuan internasional;
c. peningkatan kemampuan dan keterampilan pelaut sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang pelayaran.

Bagian Keempat

Kesejahteraan Awak Kapal

Pasal 21

(1) Jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 8 (delapan) jam setiap hari dengan 1 (satu) hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi.
(2) Perhitungan gaji jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 44 (empat puluh empat) jam setiap minggu.
(3) Jam kerja melebihi dari ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan dipekerjakan pada hari-hari libur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dihitung lembur.
(4) Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2, yang salah satu di antaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat.

(5) Pelaksanaan tugas-tugas darurat demi keselamatan berlayar dan muatan termasuk latihan-latihan di kapal atau untuk memberikan pertolongan dalam bahaya sesuai peraturan keselamatan pelayaran, tidak dihitung lembur.

(6) Pelaut muda atau pelaut yang berumur antara 16 tahun sampai dengan 18 tahun dan dipekerjakan sebagai apapun di atas kapal, tidak diperbolehkan untuk :

a. dipekerjakan melebihi 8 jam sehari dan 40 jam seminggu;
b. dipekerjakan pada waktu istirahat, kecuali dalam hal-hal sebagaimana dimaksud dalam ayat (5).

Pasal 22

(1) Upah minimum bagi awak kapal dengan jabatan terendah ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan, berdasarkan ketentuan upah minimum tenaga kerja sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

(2) Upah lembur per jam dihitung dengan

rumus = $\frac{\text{upah minimum}}{190}$ X 1,25.

Pasal 23

Hari libur yang dibayar dihitung untuk setiap bulan 4 (empat) hari kerja, yang besarnya setiap hari 1/30 (sepertigapuluh) dari gaji minimum bulanan.

Pasal 24

(1) Setiap awak kapal berhak mendapatkan cuti tahunan yang lamanya paling sedikit 20 (dua puluh) hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 (satu) tahun bekerja.

(2) Atas permintaan pengusaha angkutan di perairan, awak kapal yang mendapatkan hak cuti tahunan dapat mengganti hak cutinya dengan imbalan upah sejumlah hari cuti yang tidak dinikmatinya.

Pasal 25

(1) Pengusaha angkutan di perairan wajib menyediakan makanan dan alat-alat pelayanan dalam jumlah yang cukup dan layak untuk setiap pelayaran bagi setiap awak kapal di atas kapal.
(2) Makanan harus memenuhi jumlah, ragam serta nilai gizi dengan jumlah minimum 3.600 kalori per hari yang diperlukan awak kapal untuk tetap sehat dalam melakukan tugas-tugasnya di kapal.
(3) Air tawar harus tetap tersedia di kapal dengan jumlah yang cukup dan memenuhi standar kesehatan.
(4) Alat-alat pelayanan seperti peralatan dapur dan atau peralatan memasak, serta perlengkapan ruang makan, harus tersedia dalam jumlah yang cukup dan baik.

Pasal 26

(1) Awak kapal yang habis masa kontrak kerjanya harus dikembalikan ke tempat domisilinya atau ke pelabuhan di tempat perjanjian kerja laut ditandatangani.
(2) Jika awak kapal memutuskan hubungan kerja atas kehendak sendiri, pengusaha angkutan di perairan dibebaskan dari kewajiban pembiayaan untuk pemulangan yang bersangkutan.
(3) Apabila masa kontrak dari awak kapal habis masa berlakunya pada saat kapal dalam pelayaran, awak kapal yang bersangkutan diwajibkan meneruskan pelayaran sampai di pelabuhan pertama yang disinggahi dengan mendapat imbalan upah dan kesejahteraan sejumlah hari kelebihan dari masa kontrak.
(4) Biaya-biaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (3), merupakan tanggungan pengusaha angkutan di perairan, yang meliputi biaya-biaya pemulangan, penginapan dan makanan sejak diturunkan dari kapal sampai tiba di tempat domisilinya.

Pasal 27

(1) Apabila terjadi pemutusan hubungan kerja oleh pengusaha angkutan di perairan karena kapal musnah atau tenggelam, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar pesangon kepada awak kapal yang bersangkutan sebesar 2 (dua) kali penghasilan bulan terakhir dan hak lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
(2) Apabila terjadi pemutusan hubungan kerja oleh pengusaha angkutan di perairan karena kapal dianggurkan, atau dijual, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar pesangon kepada awak kapal sesuai peraturan perundang- undangan yang berlaku.

Pasal 28

(1) Pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cidera selama berada di atas kapal.
(2) Awak kapal yang sakit atau cedera akibat kecelakaan sehingga tidak dapat bekerja atau harus dirawat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan juga wajib membayar gaji penuh jika awak kapal tetap berada atau dirawat di kapal.
(3) Jika awak kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus diturunkan dari kapal untuk perawatan di darat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan, juga wajib membayar sebesar 100 % dari gaji minimumnya setiap bulan pada bulan pertama dan sebesar 80 % dari gaji minimumnya setiap bulan pada bulan berikutnya, sampai yang bersangkutan sembuh sesuai surat keterangan petugas medis, dengan ketentuan tidak lebih dari 6 (enam) bulan untuk yang sakit dan tidak lebih dari 12 (dua belas) bulan untuk yang cedera akibat kecelakaan.
(4) Bila awak kapal diturunkan dan dirawat di luar negeri, selain biaya perawatan dan pengobatan, pengusaha angkutan di perairan juga menanggung biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya.

Pasal 29

Besarnya ganti rugi atas kehilangan barang-barang milik awak kapal akibat tenggelam atau terbakarnya kapal, sesuai dengan nilai barang-barang yang wajar dimilikinya yang hilang atau terbakar.

Pasal 30

(1) Jika awak kapal setelah dirawat akibat kecelakaan kerja, menderita cacat tetap yang mempengaruhi kemampuan kerja, besarnya santunan ditentukan :

a. cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja hilang 100 %, besarnya santunan minimal Rp. 150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah);

b. cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja berkurang, besarnya santunan ditetapkan sebesar persentase dari jumlah sebagaimana ditetapkan dalam huruf a, sebagai berikut:

1) kehilangan satu lengan : 40 %
2) kehilangan kedua lengan : 100 %
3) kehilangan satu telapak tangan : 30 %
4) kehilangan kedua telapak tangan : 80 %
5) kehilangan satu kaki dari paha : 40 %
6) kehilangan kedua kaki dari paha : 100 %
7) kehilangan satu telapak kaki : 30 %
8) kehilangan kedua telapak kaki : 80 %
9) kehilangan satu mata : 30 %
10) kehilangan kedua mata : 100 %
11) kehilangan pendengaran satu telinga : 15 %
12) kehilangan pendengaran kedua telinga : 40 %
13) kehilangan satu jari tangan : 10 %
14) kehilangan satu jari kaki : 5 %

(2) Jika awak kapal kehilangan beberapa anggota badan sekaligus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, besarnya santunan ditentukan dengan menjumlahkan besarnya persentase, dengan ketentuan tidak melebihi jumlah sebagaimana ditetapkan dalam ayat (1) huruf a.

Pasal 31

(1) Jika awak kapal meninggal dunia di atas kapal, pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya pemulangan dan penguburan jenasahnya ke tempat yang dikehendaki oleh keluarga yang bersangkutan sepanjang keadaan memungkinkan.
(2) Jika awak kapal meninggal dunia, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar santunan:
   a. untuk meninggal karena sakit besarnya santunan minimal Rp.100.000.000,- (seratus juta rupiah);
   b. untuk meninggal akibat kecelakaan kerja besarnya santunan minimal 150.000.000,- (seratus lima puluh juta rupiah).
(3) Santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diberikan kepada ahli warisnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Bagian Kelima

Akomodasi Awak Kapal

Pasal 32

(1) Akomodasi awak kapal di atas kapal harus memenuhi persyaratan keamanan dan kesejahteraan awak kapal.
(2) Penempatan, tata susunan dan pengaturan serta hubungan dengan ruangan lain dari akomodasi awak kapal harus sedemikian rupa sehingga menjamin keselamatan awak kapal yang cukup, perlindungan terhadap cuaca dan air laut, dan disekat dari panas dan dingin serta kebisingan dari ruangan-ruangan mesin dan ruangan-ruangan lainnya, serta tidak ada pintu-pintu

langsung ke kamar tidur dari ruangan muatan, ruangan mesin atau dari ruangan dapur dan ruangan-ruangan penyimpanan.

(3) Bagian dari sekat, harus memisahkan ruangan-ruangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dari kamar tidur dan sekat luar harus dibuat dari baja atau bahan sejenis yang diakui dan harus kedap air dan kedap gas.

(4) Semua kamar tidur harus terletak lebih tinggi dari garis muat di lambung kapal.

(5) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) dapat dikecualikan bagi kapal-kapal tertentu atau kapal-kapal penumpang tertentu.

(6) Semua ruangan tempat tinggal awak kapal harus dilengkapi dengan pencegah masuknya serangga melalui pintu-pintu, jendela-jendela dan lubang-lubang ke dalam ruangan.

(7) Semua ruangan tempat tinggal awak kapal harus tetap dirawat dan dijaga dalam keadaan bersih dan baik dan tidak boleh diisi dan digunakan untuk menyimpan barang-barang lainnya.

Pasal 33

(1) Ketentuan luas lantai ruang tidur untuk setiap awak kapal adalah:
   a. paling sedikit 2.00 M2 untuk kapal-kapal lebih kecil dari GT.500;
   b. paling sedikit 2.35 M2 untuk kapal-kapal dengan ukuran GT.500 ke atas;
   c. paling sedikit 2.78 M2 untuk kapal-kapal dengan ukuran GT.3.000 ke atas.

(2) Setiap perwira harus mempunyai satu kamar tidur untuk sendiri, sedangkan untuk rating satu kamar tidur untuk 2 (dua) orang, kecuali di kapal-kapal penumpang.

(3) Untuk kamar tidur rating di kapal-kapal penumpang yang satu kamar tidur terdapat 4 (empat) tempat tidur, maka luas lantai per orang minimal 2,22 M2.

(4) Luas lantai sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), termasuk luas lantai untuk menempatkan tempat tidur, meja, lemari, laci tempat menyimpan dan kursi.
(5) Bagi setiap awak kapal harus disediakan sebuah tempat tidur yang layak yang tidak boleh diletakkan rapat satu sama lain.
(6) Ukuran setiap tempat tidur minimal 180 x 68 cm dan bahan tempat tidur harus menggunakan bahan standar yang diakui.
(7) Tinggi langit-langit kamar tidur minimal 190 cm dari lantai.
(8) Jika suatu kamar tidur dilengkapi dengan tempat tidur bertingkat, tempat tidur terbawah tingginya minimal 30 cm dari lantai, dan tempat tidur atas, di pertengahan tinggi antara tempat tidur bawah dan sisi bawah langit-langit.
(9) Semua kamar tidur yang telah dilengkapi dengan tempat tidur, lemari, laci tempat menyimpan, meja dan kursi, harus mempunyai kenyamanan yang layak.

Pasal 34

Setiap kapal harus dilengkapi dengan ruang makan baik untuk perwira maupun rating yang dilengkapi dengan pantri, meja dan kursi makan yang layak.

Pasal 35

(1) Setiap kapal harus dilengkapi ruangan atau ruangan-ruangan untuk bersantai bagi awak kapal jika tidak sedang bertugas, yang cukup luas disesuaikan dengan ukuran kapal dan jumlah awak kapal.
(2) Setiap kapal dengan ukuran lebih besar dari GT. 3000 harus mempunyai ruangan rekreasi yang terpisah dari ruang makan untuk perwira dan rating, yang baik letaknya dan dilengkapi dengan peralatan dan perabotan yang cukup untuk fasilitas rekreasi.

(3) Ruangan untuk bersantai dan rekreasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) di tempat yang terbuka, harus dilengkapi dengan atap tenda tetap pencegah sinar matahari.

Pasal 36

(1) Setiap kapal harus dilengkapi dengan fasilitas sanitasi yang cukup dan layak untuk seluruh awak kapal.
(2) Fasilitas sanitasi berupa jamban untuk setiap kapal, selain kapal penumpang adalah:
   a. kapal lebih kecil dari GT. 800 minimum sebanyak 3 (tiga) buah;
   b. kapal dengan ukuran GT. 800 ke atas minimum sebanyak 4 (empat) buah;
   c. kapal dengan ukuran GT. 3.000 ke atas minimum sebanyak 6 (enam) buah.
(3) Fasilitas sanitasi berupa kamar mandi dan tempat cuci untuk setiap kapal selain kapal penumpang di luar fasilitas kamar mandi yang ada di kamar ditentukan:
   a. minimum 1 (satu) kamar mandi untuk setiap 8 (delapan) orang awak kapal;
   b. minimum 1 (satu) tempat cuci untuk setiap 8 (delapan) orang awak kapal.
(4) Untuk kapal-kapal penumpang dengan jumlah awak kapal lebih dari 100 (seratus) orang, jumlah fasilitas sanitasi ditentukan sesuai keperluan.
(5) Setiap kapal harus dilengkapi dengan fasilitas air tawar yang cukup, yang bersuhu dingin maupun panas yang disesuaikan dengan daerah pelayaran kapal.
(6) Semua ruangan sanitasi harus dilengkapi dengan ventilasi ke udara luar.

Pasal 37

(1) Setiap kapal dengan jumlah awak kapal 15 (lima belas) orang atau lebih harus dilengkapi dengan ruang perawatan kesehatan yang layak dan memiliki kamar mandi dan jamban tersendiri.

(2) Fasilitas ruang perawatan kesehatan tidak boleh dipergunakan untuk keperluan-keperluan lain selain untuk perawatan orang sakit.

(3) Pada setiap kapal harus tersedia obat-obatan dan bahan-bahan pembalut dalam jumlah yang cukup.

(4) Untuk pemberian pelayanan kesehatan di kapal, Nakhoda dalam keadaan tertentu dapat meminta bantuan nasehat dari tenaga medis di darat.

(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis obat-obatan dan tata cara permintaan bantuan nasehat sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) dan ayat (4) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 38

(1) Kamar tidur, ruang makan, ruang istirahat dan ruang-ruang lain yang dianggap perlu harus mempunyai ventilasi yang cukup termasuk sistem pemanas atau sistem pendingin yang disesuaikan dengan daerah pelayaran kapal.

(2) Semua kamar tidur dan ruang makan awak kapal harus cukup terang pada siang hari dan dilengkapi dengan penerangan listrik yang cukup di waktu malam hari atau cuaca gelap.

(3) Setiap kamar tidur harus dilengkapi dengan lampu baca di setiap kepala tempat tidur.

Pasal 39

Bagi kapal-kapal dengan ukuran GT.500 atau lebih, harus menyediakan akomodasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 32 dan Pasal 33, untuk para taruna/calon perwira sebagai awak kapal yang melakukan praktek berlayar.

Pasal 40

(1) Ketentuan Pasal 32 sampai dengan Pasal 38 tidak berlaku untuk kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau.

(2) Akomodasi awak kapal untuk kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau diatur tersendiri dengan Keputusan Menteri.

BAB VI

PENGAWAKAN KAPAL PENANGKAP IKAN

Pasal 41

(1) Pada setiap kapal penangkap ikan yang berlayar harus berdinas:
   a. Seorang nakhoda dan beberapa perwira kapal yang memiliki sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan dan sertifikat keterampilan dasar pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a sesuai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, dan daya penggerak kapal;
   b. Sejumlah rating yang memiliki sertifikat keterampilan dasar pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a.

(2) Jenis sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a terdiri dari:
   a. Sertifikat keahlian pelaut nautika kapal penangkap ikan;
   b. Sertifikat keahlian pelaut teknik permesinan kapal penangkap ikan.

Pasal 42

(1) Sertifikat keahlian pelaut nautika kapal penangkap ikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf a terdiri dari:
   a. Sertifikat ahli nautika kapal penangkap ikan tingkat I;
   b. Sertifikat ahli nautika kapal penangkap ikan tingkat II;
   c. Sertifikat ahli nautika kapal penangkap ikan tingkat III.

(2) Sertifikat keahlian pelaut teknik permesinan kapal penangkap ikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf b, terdiri dari:
   a. Sertifikat ahli teknika kapal penangkap ikan tingkat I;
   b. Sertifikat ahli teknika kapal penangkap ikan tingkat II;
   c. Sertifikat ahli teknika kapal penangkap ikan tingkat III.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri setelah mendengar pendapat Menteri yang bertanggung jawab di bidang perikanan.

Pasal 43

(1) Untuk mendapatkan sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) harus lulus ujian yang dilaksanakan oleh Dewan Penguji yang mandiri (independen) sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai ujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri setelah mendengar pendapat dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang perikanan.

Pasal 44

(1) Pengawakan kapal penangkap ikan harus disesuaikan dengan :
    a. daerah pelayaran;
    b. ukuran kapal;
    c. daya penggerak kapal (kilowatt/KW).
(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai ujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur oleh Menteri setelah mendengar pendapat Menteri yang bertanggung jawab di bidang perikanan.

Pasal 45

(1) Pelaut perwira kapal penangkap ikan dapat beralih profesi sebagai pelaut kapal niaga, melalui penyetaraan Sertifikat Keahlian Pelaut.
(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyetaraan Sertifikat Keahlian Pelaut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri setelah mendengar pendapat Menteri yang bertanggung jawab di bidang perikanan.

BAB VII
PENGAWAKAN KAPAL SUNGAI DAN DANAU

Pasal 46

(1) Setiap kapal motor sungai dan danau dengan ukuran di atas GT. 7 sampai dengan GT. 35 harus diawaki dengan awak kapal yang mempunyai surat keterangan kecakapan sesuai dengan jenis dan ukuran kapal.

(2) Surat keterangan kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terdiri dari :
   a. surat keterangan kecakapan nautika;
   b. surat keterangan kecakapan teknika.

(3) Setiap kapal sungai dan danau yang tidak bermotor dengan ukuran GT. 35 sampai dengan GT. 105 harus diawaki oleh awak kapal yang mempunyai surat keterangan kecakapan bidang nautika.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawakan kapal sungai dan danau serta tata cara untuk memperoleh surat keterangan kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB VIII
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 47

Pada tanggal mulai berlakunya Peraturan Pemerintah ini, semua peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari Peraturan Pemerintah, yang mengatur ketentuan mengenai kepelautan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

BAB IX
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 48

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 21 Pebruari 2000
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

ABDURRAHMAN WAHID

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 21 Pebruari 2000
Pj. SEKRETARIS NEGARA REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BONDAN GUNAWAN

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2000 NOMOR 13

PENJELASAN
ATAS
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 7 TAHUN 2000
TENTANG
KEPELAUTAN

UMUM

Pembinaan dan pengembangan sumber daya manusia pelaut dimaksudkan untuk menciptakan pelaut yang profesional yaitu cakap dan terampil, berwatak serta memiliki sikap mandiri dan diarahkan untuk dapat memenuhi kebutuhan pelayaran nasional atau asing, yang penyelenggaraannya harus memperhatikan aspek-aspek teknis kepelautan, ketenagakerjaan dan aspek pendidikan umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Perencanaan pembinaan sumber daya manusia pelaut didasarkan atas prinsip penempatan pada tugas yang disesuaikan dengan kualifikasi atau keahlian atau keterampilan yang bersangkutan, yang dari waktu ke waktu perlu dibina keseimbangannya antara jumlah ketersediaan dengan jumlah kebutuhan pelaut.

Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran.

Mengingat tugas sebagai awak kapal memiliki ciri khusus yang antara lain meninggalkan keluarga dalam waktu relatif lama, saat terjadi kerusakan kapal harus menangani sendiri tanpa batas waktu/jam kerja, dan bekerja pada segala cuaca, maka diperlukan adanya pengaturan perlindungan kerja tersendiri.

Atas dasar hal-hal tersebut di atas, maka disusunlah Peraturan Pemerintah yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan pendidikan, pelatihan, perijazahan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut.

PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Angka 1

Cukup jelas

Angka 2

Cukup jelas

Angka 3

Cukup jelas

Angka 4

Cukup jelas

Angka 5

angkutan di perairan yang menjadi pihak dalam perjanjian kerja laut.

Angka 6

GT.1 setara dengan 2,83 m3.

Angka 7

1 KW setara dengan 1,341 Tenaga Kuda (Horse Power/HP).

Angka 8

Cukup jelas

Pasal 2

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan kapal niaga dalam ketentuan ini adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut barang, penumpang dan hewan untuk kepentingan niaga.

Yang dimaksud dengan kapal penangkap ikan dalam ketentuan ini adalah kapal yang digunakan sebagai kapal penangkapan ikan, ikan paus, anjing laut, ikan duyung atau hewan yang hidup di laut.

Penangkapan ikan adalah kegiatan yang bertujuan untuk memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan.

Ayat (2)

Huruf a

Kapal layar motor adalah kapal yang menggunakan layar sebagai sumber tenaga penggerak utama dan motor digunakan sebagai tenaga penggerak bantu.

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Kapal pesiar pribadi (Pleasure Yacht) adalah kapal pribadi yang dipakai untuk keperluan olah raga dan tidak untuk berniaga.

Huruf e

Yang dimaksud dengan kapal khusus adalah kapal-kapal dari jenis kendaraan yang berdaya dukung dinamis, bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah dan kapal tunda.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 3

Cukup jelas

Pasal 4

Ayat (1)

Jenis sertifikat keahlian pelaut didasarkan atas pembagian tugas yang diperlukan di kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 5

Ayat (1)

Huruf a

Ahli Nautika Tingkat I dengan predikat "Master Mariner" adalah seorang yang telah memiliki kualifikasi sebagai nakhoda kapal niaga untuk semua jenis dan ukuran untuk daerah pelayaran semua lautan.

Jenjang sertifikat di bawah Ahli Nautika Tingkat I dibatasi dalam jabatan tertentu di kapal menurut ukuran kapal dan daerah pelayarannya.

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Cukup jelas

Huruf f

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Ahli Teknika Tingkat I dengan predikat "Master Marine Engineer" adalah seorang yang berkualifikasi selaku Kepala Kamar Mesin kapal niaga untuk semua jenis alat penggerak kapal dengan ukuran tenaga penggerak tak terbatas dan untuk daerah pelayaran semua lautan.

Jenjang sertifikat di bawah Sertifikat Ahli Tehnika Tingkat I dibatasi dalam jabatan tertentu di kapal menurut ukuran tenaga penggerak dan daerah pelayaran.

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Cukup jelas

Huruf f

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 6

Cukup jelas

Pasal 7

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan perwira-perwira kapal adalah Mualim, Masinis dan Operator Radio.

Yang dimaksud dengan rating adalah awak kapal selain Nakhoda, para Mualim, Masinis dan Operator Radio.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 8

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan kewenangan jabatan adalah suatu kewenangan yang diberikan kepada pemegang sertifikat keahlian pelaut tertentu untuk menduduki salah satu jabatan di atas kapal sesuai dengan ukuran kapal dan daerah pelayaran.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 9

Cukup jelas

Pasal 10

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Pengertian kecakapan pelaut termasuk pengetahuan pencegahan pencemaran di laut.

Yang dimaksud dengan standar kompetensi adalah standar yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku misalnya Keputusan Presiden Nomor 60 Tahun 1986 yang meratifikasi Konvensi Internasional Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW).

Huruf c

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 11

Cukup jelas

Pasal 12

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan mandiri (independen) adalah pelaksana ujian tidak terlibat sebagai pengajar.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 13

Cukup jelas

Pasal 14

Cukup jelas

Pasal 15

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan kapal jenis tertentu adalah kapal yang digunakan untuk membantu menambatkan tali dan/atau pekerjaan-pekerjaan yang menunjang kegiatan eksplorasi lepas pantai (mooring boat).

Yang dimaksud dengan disijil adalah memasukkan kedalam Buku Sijil yang merupakan buku yang berisi daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatannya setelah memenuhi persyaratan tertentu.

Ayat (2)

Buku Pelaut adalah dokumen resmi negara yang dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Indonesia yang mencantumkan keterangan lengkap yang sah tentang pribadi dan hubungan kerja dari pemegang buku pelaut dengan pengusaha kapal.

Ayat (3)

Buku Pelaut dimaksud dapat berlaku sebagai dokumen perjalanan naik kapal di luar negeri dengan persyaratan pemegang buku pelaut yang bersangkutan mempunyai perjanjian kerja laut yang masih berlaku.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 16

Cukup jelas

Pasal 17

Cukup jelas

Pasal 18

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Perjanjian Kerja Laut memuat sekurang-kurangnya:

a. nama lengkap pelaut serta tempat dan tanggal lahir;
b. tempat dan tanggal perjanjian dibuat;
c. nama kapal atau kapal-kapal di mana pelaut akan diperkerjakan;
d. daerah pelayaran kapal di mana pelaut akan diperkerjakan;
e. gaji, upah, lembur dan tunjangan lainnya;
f. jangka waktu pelaut dipekerjakan;
g. pemutusan hubungan kerja;
h. asuransi dan pemulangan, cuti, jaminan kerja serta pesangon;
i. penyelesaian perselisihan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Perjanjian Kerja Laut harus diketahui oleh pejabat Pemerintah dimaksudkan untuk mengawasi ditaatinya ketentuan mengenai Perjanjian Kerja Laut.

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 19

Cukup jelas

Pasal 20

Cukup jelas

Pasal 21

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

44 (empat puluh empat) jam terdiri dari 8 (delapan) jam setiap hari dari hari Senin sampai dengan Jumat dan 4 (empat) jam pada hari Sabtu.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Ayat (6)

Yang dimaksud dengan pelaut muda adalah pelaut yang magang.

Pasal 22

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Penetapan angka 190 adalah jumlah jam kerja dalam 1 (satu) bulan.

Penetapan angka 1,25 adalah sesuai ketentuan ILO.

Pasal 23

Cukup jelas

Pasal 24

Ayat (1)

Selama menjalankan cuti, gaji dan hak-hak lainnya tidak dikurangi.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 25

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan jumlah makanan yang cukup dan layak adalah jumlah makanan yang disesuaikan dengan tempat tujuan pelayaran.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 26

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan memutuskan hubungan kerja dalam ayat ini adalah pemutusan hubungan kerja yang dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 27

Ayat (1)

Pembayaran pesangon bagi pelaut yang bekerja di kapal asing berlaku ketentuan internasional.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan kapal dianggurkan adalah kapal yang siap operasi tetapi tidak dioperasikan.

Pasal 28

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Awak kapal yang sakit lebih dari 6 (enam) bulan dan yang sakit akibat cidera tidak lebih dari 12 (bulan), dapat dipekerjakan kembali setelah sembuh dari sakitnya sampai dengan berakhirnya Perjanjian Kerja Laut.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 29

Cukup jelas

Pasal 30

Cukup jelas

Pasal 31

Cukup jelas

Pasal 32

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan akomodasi awak kapal adalah kamar tidur dan ruangan-ruangan tempat tinggal awak kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan kapal-kapal tertentu adalah kapal-kapal yang mempunyai geladak di bawah garis muat di lambung kapal, penempatan kamar tidur diperbolehkan berada di bawah garis muat.

Ayat (6)

Cukup jelas

Ayat (7)

Cukup jelas

Pasal 33

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan tempat tidur yang layak adalah tempat tidur yang dilengkapi dengan kasur dan bantal serta tersedia minimum 2 (dua) sprei, 2 (dua) sarung bantal dan 1 (satu) selimut.

Ayat (6)

Yang dimaksud dengan bahan standar adalah bahan yang ditetapkan sesuai ketentuan konvensi.

Ayat (7)

Cukup jelas

Ayat (8)

Cukup jelas

Ayat (9)

Cukup jelas

Pasal 34

Cukup jelas

Pasal 35

Cukup jelas

Pasal 36

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Keharusan untuk melengkapi fasilitas air tawar yang bersuhu panas hanya berlaku bagi kapal yang berlayar di daerah pelayaran semua lautan dan kawasan Indonesia.

Ayat (6)

Cukup jelas

Pasal 37

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan obat-obatan adalah jenis obat untuk diminum atau dimakan dan obat-obat luar.

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 38

Cukup jelas

Pasal 39

Cukup jelas

Pasal 40

Cukup jelas

Pasal 41

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Penggolongan jenis Sertifikat Keahlian Pelaut kapal perikanan didasarkan atas pembagian tugas yang diperlukan di kapal yang digunakan sebagai kapal penangkap ikan.

Pasal 42

Cukup jelas

Pasal 43

Cukup jelas

Pasal 44

Cukup jelas

Pasal 45

Cukup jelas

Pasal 46

Ayat (1)

Awak kapal motor sungai dan danau yang berukuran GT. 7 ke bawah tidak diharuskan untuk memiliki surat keterangan kecakapan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 47

Cukup jelas

Pasal 48

Cukup jelas

3. Refleksi

Mengingat tugas sebagai awak kapal memiliki ciri khusus yang antara lain meninggalkan keluarga dalam waktu relatif lama, saat terjadi kerusakan kapal harus menangani sendiri tanpa batas waktu/jam kerja, dan bekerja pada segala cuaca, maka diperlukan adanya pengaturan perlindungan kerja tersendiri.

Atas dasar hal-hal tersebut di atas, maka disusunlah Peraturan Pemerintah yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan Kepelautan (Awak kapal, Pelaut, Sertifikat kepelautan, Perjanjian Kerja Laut /PKL, Kualifikasi keahlian dan keterampilan pelaut, Pengawakan kapal niaga dan kewenangan jabatan, Pendidikan, pengujian dan sertifikasi kepelautan kapal niaga, Pengawakan kapal penangkap ikan, Pengawakan kapal sungai dan danau)

4. Tugas

a. Pelajari dengan seksama materi tentang peraturan dan perundang-undangan mengenai kepelautan.
b. Lakukan identifikasi aturan – aturan penting dalam PP Nomor 7 Tahun 2000.
c. Catat hasil identifikasi dalam bentuk laporan tertulis.

5. Tes Formatif

a. Soal

1) Menurut PP Nomor 7 tahun 2000 Apa yang dimaksud dengan :
   a) Kepelautan
   b) Awak Kapal
   c) Pelaut
   d) Sertifikasi Pelaut
   e) Perjanjian Kerja Laut
2) Jelaskan perbedaan sertifikat keahlian dan keterampilan pelaut?
3) Sebutkan jenis-jenis ketemapilan khusus bagi pelaut?
4) Jelaskan persyaratan bekerja menjadi awak kapal?
5) Jelaskan jenis-jenis kesejahteraan yang harus diterima oleh awak kapal?
6) Jelaskan apa saja yang harus ada di perjanjian kerja laut?
7) Apa yang menjadi dasar penyesuaian awak dari kapal ikan?
8) Jelaskan ketentuan akomodasi untuk awak kapal?
9) Jelaskan perbedaan "master mariner" dan " master marine engineer" ?
10) Jelaskan bagaimana ketentuan upah, libur dan cuti awak kapal?

b. Jawaban

1) Yang dimaksud adalah :
   a) Kepelautan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pengawakan, pendidikan, persertifikatan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut;
   b) Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil;
   c) Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal;
   d) Sertifikat kepelautan adalah dokumen kepelautan yang sah dengan nama apapun yang diterbitkan oleh Menteri atau yang diberi kewenangan oleh Menteri;
   e) Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian kerja perorangan yang ditandatangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan;

2) Jenis sertifikat keahlian dan keterampilan pelaut yaitu :
   a) Jenis Sertifikat Keahlian Pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a terdiri dari :
      - Sertifikat Keahlian Pelaut Nautika;
      - Sertifikat Keahlian Pelaut Teknik Permesinan;
      - Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika.

   b) Jenis Sertifikat Keterampilan Pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf b terdiri dari:
      - Sertifikat Keterampilan Dasar Pelaut;
      - Sertifikat Keterampilan Khusus.

3) Sertifikat keterampilan khusus pelaut terdiri dari :
   a) Sertifikat Keselamatan Kapal Tanki (Tanker Safety);
   b) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Roro;
   c) Sertifikat Keterampilan Penggunaan Pesawat Luput Maut dan Sekoci Penyelamat (Survival Craft dan Rescue Boats);
   d) Sertifikat Keterampilan Sekoci Penyelamat Cepat (Fast Rescue Boats);
   e) Sertifikat Keterampilan Pemadaman Kebakaran Tingkat Lanjut (Advance Fire Fighting);
   f) Sertifikat Keterampilan Pertolongan Pertama (Medical Emergency First Aid);
   g) Sertifikat Keterampilan Perawatan Medis di atas Kapal (Medical Care on Boats);
   h) Sertifikat Radar Simulator;
   i) Sertifikat ARPA Simulator

4) Persyaratan menjadi awak kapal yaitu :
   a) memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Keterampilan Pelaut;
   b) berumur sekurang-kurangnya 18 tahun;
   c) sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu;
   d) disijil.

5) Kesejahteraan awak kapal yaitu :
   a) Jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 8 (delapan) jam setiap hari dengan 1 (satu) hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi.
   b) Perhitungan gaji jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 44 (empat puluh empat) jam setiap minggu.
   c) Jam kerja melebihi dari ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan dipekerjakan pada hari-hari libur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dihitung lembur.

d) Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2, yang salah satu di antaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat.
e) Pelaksanaan tugas-tugas darurat demi keselamatan berlayar dan muatan termasuk latihan-latihan di kapal atau untuk memberikan pertolongan dalam bahaya sesuai peraturan keselamatan pelayaran, tidak dihitung lembur.

6) Yang harus ada di perjanjian kerja laut yaitu :
a) nama lengkap pelaut serta tempat dan tanggal lahir;
b) tempat dan tanggal perjanjian dibuat;
c) nama kapal atau kapal-kapal di mana pelaut akan diperkerjakan;
d) daerah pelayaran kapal di mana pelaut akan diperkerjakan;
e) gaji, upah, lembur dan tunjangan lainnya;
f) jangka waktu pelaut dipekerjakan;
g) pemutusan hubungan kerja;
h) asuransi dan pemulangan, cuti, jaminan kerja serta pesangon;
i) penyelesaian perselisihan.

7) Pengawakan kapal penangkap ikan harus disesuaikan dengan :
a) daerah pelayaran;
b) ukuran kapal;
c) daya penggerak kapal (kilowatt/KW).

8) Akomodasi yang harus dimiliki oleh awak kapal:
a) Akomodasi awak kapal di atas kapal harus memenuhi persyaratan keamanan dan kesejahteraan awak kapal.
b) Penempatan, tata susunan dan pengaturan serta hubungan dengan ruangan lain dari akomodasi awak kapal harus sedemikian rupa sehingga menjamin keselamatan awak kapal yang cukup,

perlindungan terhadap cuaca dan air laut, dan disekat dari panas dan dingin serta kebisingan dari ruangan-ruangan mesin dan ruangan-ruangan lainnya, serta tidak ada pintu-pintu langsung ke kamar tidur dari ruangan muatan, ruangan mesin atau dari ruangan dapur dan ruangan-ruangan penyimpanan.

c) Bagian dari sekat, harus memisahkan ruangan-ruangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dari kamar tidur dan sekat luar harus dibuat dari baja atau bahan sejenis yang diakui dan harus kedap air dan kedap gas.

d) Semua kamar tidur harus terletak lebih tinggi dari garis muat di lambung kapal.

e) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) dapat dikecualikan bagi kapal-kapal tertentu atau kapal-kapal penumpang tertentu.

f) Semua ruangan tempat tinggal awak kapal harus dilengkapi dengan pencegah masuknya serangga melalui pintu-pintu, jendela-jendela dan lubang-lubang ke dalam ruangan.

g) Semua ruangan tempat tinggal awak kapal harus tetap dirawat dan dijaga dalam keadaan bersih dan baik dan tidak boleh diisi dan digunakan untuk menyimpan barang-barang lainnya.

9) a) Nautika Tingkat I dengan predikat "Master Mariner" adalah seorang yang telah memiliki kualifikasi sebagai nakhoda kapal niaga untuk semua jenis dan ukuran untuk daerah pelayaran semua lautan.

Jenjang sertifikat dibawah Ahli Nautika Tingkat I dibatasi dalam jabatan tertentu di kapal menurut ukuran kapal dan daerah pelayarannya.

b) Ahli Teknika Tingkat I dengan predikat "Master Marine Engineer" adalah seorang yang berkualifikasi selaku Kepala Kamar Mesin kapal niaga untuk semua jenis alat penggerak kapal dengan ukuran tenaga penggerak tak terbatas dan untuk daerah pelayaran semua lautan.

Jenjang sertifikat di bawah Sertifikat Ahli Tehnika Tingkat I dibatasi dalam jabatan tertentu di kapal menurut ukuran tenaga penggerak dan daerah pelayaran

10) Perhitungan upah minimum dan cuti yaitu :

a) Upah minimum bagi awak kapal dengan jabatan terendah ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan, berdasarkan ketentuan upah minimum tenaga kerja sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b) Upah lembur per jam dihitung dengan

$$\text{rumus} = \frac{\text{upah minimum}}{190} \text{ x } 1{,}25$$

c) Hari libur yang dibayar dihitung untuk setiap bulan 4 (empat) hari kerja, yang besarnya setiap hari 1/30 (sepertigapuluh) dari gaji minimum bulanan.

d) Setiap awak kapal berhak mendapatkan cuti tahunan yang lamanya paling sedikit 20 (dua puluh) hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 (satu) tahun bekerja.

C. Penilaian

1. Sikap

a. Lembar Penilaian Sikap

No	Nama	Perilaku yang diamati pada pembelajaran				
		Menghargai	Disiplin	Keaktifan	Kerjasama	Komunikasi
1	....					
2	....					
3	....					

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s/d 5

Penafsiran angka : 1. Sangat kurang,
2. Kurang
3. Cukup,
4. Baik,
5. Amat baik

2. Pengetahuan

a. Lembar Penilaian Keterampilan

No	Nama	Aspek Penilaian						Jumlah Skor	Nilai
		a	b	c	d	e	f		
1 2 3									

Aspek yang dinilai :

a. Tekun
b. Perhatian
c. Disiplin
d. Bertanya
e. Berpendapat
f. Aktif membantu

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s,d 5.

Penafsiran angka: 1 = 60, 2 = 70, 3 = 80, 4 = 90, 5 = 100

3. Keterampilan

a. Rubrik kegiatan diskusi

No	Nama Siswa	Aspek Pengamatan					Jumlah Skor	Nilai	Ket
		Kerja sama	Mengkomunikasikan pendapat	Toleransi	Keaktifan	Menghargai pendapat teman			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \text{ x } 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

b. Rubrik Penilaian Presentasi

No	Nama Siswa	Aspek Penilaian						∑ Skor	Nilai	Ket
		Komuni Kasi	Sistematika penyampaian	Wawasan	Keberanian	Antusias	*Gesture* dan penampilan			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \text{ x } 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

Kegiatan Pembelajaran 2. Menerapkan Aturan Hukum Kepelautan Bagian II (Perlindungan Kerja Laut)

A. Deskripsi

Salah satu standar tersebut adalah Konvensi ILO No. 108 mengenai *The Seafarers Identity Documents* (SID) yang diadopsi oleh ILO pada tanggal 13 Mei 1958 dan mulai berlaku secara internasional pada tanggal 19 Februari 1961. *SID* ini berbentuk buku sehingga kemudian disebut *Seaman Book* yang kelemahan utamanya adalah tidak dilengkapi dengan standar biometrik.

Dokumen identitas pelaut di atas sulit diverifikasi karena teknologi biometrik belum berkembang sehingga Organisasi Konsultatif Maritim Internasional (IMCO sekarang IMO) menerbitkan Konvensi *"the Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended"* yang isinya menetapkan bahwa kru kapal harus diperbolehkan turun ke darat oleh pejabat yang berwenang manakala kapalnya berada di pelabuhan dan persyaratan masuk ke pelabuhan sudah dipenuhi oleh pihak kapal.

Pejabat yang berwenang tidak memiliki alasan untuk menolak permintaan izin turun ke darat untuk keperluan kesehatan, keselamatan atau keamanan.

Selain itu, pada paragraf 11 dari preambul *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and SOLAS Amendment 2002* dinyatakan bahwa pemerintah dari suatu negara ketika mensahkan bagan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, harus memperhatikan kenyataan bahwa pelaut hidup dan bekerja di kapal, dan butuh turun ke darat serta akses ke fasilitas penunjang kesejahteraan pelaut termasuk perawatan kesehatan.

Namun setelah terjadi tragedi pada tanggal 11 September 2001 di New York, Amerika Serikat, sungguhpun PBB telah menerbitkan *General Assembly Resolution* A/RES/57/219 tentang "Perlindungan hak asasi manusia dan kebebasan

fundamental dalam memerangi terorisme", beberapa negara untuk keperluan perlindungan keamanan nasionalnya telah menetapkan kebijakan penerbitan visa kerja yang sangat ketat, dan larangan turun ke darat bagi pelaut asing yang memasuki pelabuhannya, serta pengawasan 24 (dua puluh empat) jam terhadap pelaut yang dilakukan oleh tenaga keamanan setempat. Sejak saat itu, pelaut Indonesia mengalami tantangan yang lebih berat dalam menjalani profesinya.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, pelaut perlu dilindungi dengan dokumen identitas pelaut yang dilengkapi dengan data biometrik sehingga dapat membuktikan bahwa dia memang pelaut yang bukan teroris dan tidak terlibat aksi terorisme.

B. Kegiatan Belajar

1. Tujuan Pembelajaran

Siswa diharapkan mengetahui dan dapat menerapkan aturan-aturan mengenai kepelautan yang berhubungan dengan perlindungan kerja pelaut baik yang bekerja di dalam maupun luar negeri.

2. Uraian Materi

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 1 TAHUN 2008

TENTANG

PENGESAHAN *ILO CONVENTION NO. 185 CONCERNING REVISING THE SEAFARERS' IDENTITY DOCUMENTS CONVENTION, 1958*

(KONVENSI ILO NO. 185 MENGENAI KONVENSI PERUBAHAN DOKUMEN IDENTITAS PELAUT, 1958)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa Indonesia sebagai negara pengirim tenaga kerja pelaut dengan jumlah yang besar perlu memberikan perlindungan kepada tenaga kerja pelaut Indonesia, karena dalam pelaksanaan tugasnya tenaga kerja pelaut dihadapkan pada risiko persaingan dengan pelaut asing, mobilitas dan ancaman keamanan terhadap keselamatan pelaut;

b. bahwa untuk melindungi tenaga kerja pelaut Indonesia, yang bekerja di kapal-kapal berbendera asing maupun Indonesia dalam memberikan kemudahan untuk dapat ijin turun ke darat (*landing shore pass)* diperlukan suatu bentuk kartu atau dokumen identitas pelaut sesuai dengan standar Internasional;

c. bahwa *ILO Convention No. 185 concerning Revising The Seafarers' Identity Documents Convention, 1958* (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958) telah diadopsi dalam Konferensi Ketenagakerjaan Internasional kesembilan puluh satu tanggal 19 Juni 2003 di Jenewa, Swiss;

d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu mengesahkan *ILO Convention No. 185 concerning Revising The Seafarers' Identity Documents Convention* (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut) dengan Undang-undang;

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (1), Pasal 11 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 20, dan Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000, Nomor 185, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4012);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA
dan
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG PENGESAHAN *ILO CONVENTION NO. 185 CONCERNING REVISING SEAFARERS' IDENTITY DOCUMENTS CONVENTION,1958* (KONVENSI ILO NO. 185 MENGENAI KONVENSI PERUBAHAN DOKUMEN IDENTITAS PELAUT, 1958).

Pasal 1

Mengesahkan *ILO Convention No. 185 concerning Revising Seafarers' Identity Documents Convention, 1958* (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958) yang salinan naskah aslinya dalam bahasa Inggris dan terjemahannya dalam bahasa Indonesia sebagaimana terlampir dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini.

Pasal 2

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 4 Januari 2008

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 4 Januari 2008

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA, REPUBLIK INDONESIA,

ANDI MATTALATTA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2008 NOMOR 1

PENJELASAN

ATAS

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2008

TENTANG

PENGESAHAN *ILO CONVENTION NO. 185 CONCERNING REVISING THE SEAFARERS' IDENTITY DOCUMENTS CONVENTION, 1958*
(KONVENSI ILO NO.185 MENGENAI KONVENSI PERUBAHAN DOKUMEN IDENTITAS PELAUT, 1958)

I. UMUM

Kompetensi dan tugas dari *International Labour Organization* (ILO) adalah membuat, mengembangkan dan mengadopsi standar-standar ketenaga-kerjaan internasional.

Salah satu standar tersebut adalah Konvensi ILO No. 108 mengenai *The Seafarers Identity Documents* (SID) yang diadopsi oleh ILO pada tanggal 13 Mei 1958 dan mulai berlaku secara internasional pada tanggal 19 Februari 1961. *SID* ini berbentuk buku sehingga kemudian disebut *Seaman Book* yang kelemahan utamanya adalah tidak dilengkapi dengan standar biometrik.

Dokumen identitas pelaut di atas sulit diverifikasi karena teknologi biometrik belum berkembang sehingga Organisasi Konsultatif Maritim Internasional (IMCO sekarang IMO) menerbitkan Konvensi *"the Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended"* yang isinya

menetapkan bahwa kru kapal harus diperbolehkan turun ke darat oleh pejabat yang berwenang manakala kapalnya berada di pelabuhan dan persyaratan masuk ke pelabuhan sudah dipenuhi oleh pihak kapal.

Pejabat yang berwenang tidak memiliki alasan untuk menolak permintaan izin turun ke darat untuk keperluan kesehatan, keselamatan atau keamanan.

Selain itu, pada paragraf 11 dari preambul *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and SOLAS Amendment 2002* dinyatakan bahwa pemerintah dari suatu negara ketika mensahkan bagan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, harus memperhatikan kenyataan bahwa pelaut hidup dan bekerja di kapal, dan butuh turun ke darat serta akses ke fasilitas penunjang kesejahteraan pelaut termasuk perawatan kesehatan.

Namun setelah terjadi tragedi pada tanggal 11 September 2001 di New York, Amerika Serikat, sungguhpun PBB telah menerbitkan *General Assembly Resolution* A/RES/57/219 tentang “Perlindungan hak asasi manusia dan kebebasan fundamental dalam memerangi terorisme”, beberapa negara untuk keperluan perlindungan keamanan nasionalnya telah menetapkan kebijakan penerbitan visa kerja yang sangat ketat, dan larangan turun ke darat bagi pelaut asing yang memasuki pelabuhannya, serta pengawasan 24 (dua puluh empat) jam terhadap pelaut yang dilakukan oleh tenaga keamanan setempat. Sejak saat itu, pelaut Indonesia mengalami tantangan yang lebih berat dalam menjalani profesinya.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, pelaut perlu dilindungi dengan dokumen identitas pelaut yang dilengkapi dengan data biometrik sehingga dapat membuktikan bahwa dia memang pelaut yang bukan teroris dan tidak terlibat aksi terorisme.

Dokumen identitas pelaut yang menerapkan standar peralatan sistem teknologi informasi yang berbasis pada ILO SID 0002 *biometric fingerprint standard* dengan *template PDF 417 barcode*, diatur dalam Konvensi ILO No. 185 tentang Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958 yang telah diadopsi ILO pada tanggal 19 Juni 2003 dan mulai berlaku secara internasional sejak tanggal 9 Februari 2005.

Indonesia sebagai negara anggota ILO, telah meratifikasi beberapa konvensi ILO dalam rangka penerapan standar-standar internasional dan perlindungan bagi tenaga kerja Indonesia.

ILO Convention No. 185 concerning Revising Seafarers' Identity Document Convention, 1958 (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958) merupakan salah satu instrumen yang memberikan perlindungan dan kemudahan bagi tenaga kerja pelaut dalam menjalankan profesinya dengan menggunakan identitas diri pelaut yang berstandar internasional.

Selain itu, sesuai dengan Pasal 77 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, yang menyatakan bahwa "Setiap Calon Tenaga Kerja Indonesia/Tenaga Kerja Indonesia mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan" dan mengingat tenaga kerja pelaut merupakan bagian dari Tenaga Kerja Indonesia, maka para tenaga kerja pelaut ini wajib dilindungi yang dalam hal ini dokumen identitas pelaut merupakan bentuk lain dari Kartu Tenaga Kerja Luar Negeri (KTKLN) khusus untuk pelaut yang dikeluarkan oleh Pemerintah sesuai dengan Pasal 62 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004.

Berdasarkan pertimbangan sebagaimana tersebut di atas, maka Indonesia perlu meratifikasi Konvensi ILO No.185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958.

II. POKOK-POKOK PIKIRAN YANG MENDORONG LAHIRNYA KONVENSI

1. Peristiwa tragis tanggal 11 September 2001 berupa serangan teroris yang menghancurkan menara kembar *World Trade Center* (WTC) di Amerika Serikat, telah mengubah pandangan dunia terhadap rumusan tindakan anti teroris untuk melawan aksi terorisme global. Sejak saat itu, definisi ancaman potensial teroris berkembang sehingga pelaut dimasukkan ke dalam kelompok personel yang memiliki potensi untuk melakukan aksi terorisme internasional.
2. Merespon peristiwa di atas, pada sesi ke-22 *Assembly* dari *International Maritime Organization* (IMO) di bulan Nopember 2001 telah secara mutlak menyetujui pengembangan tindakan pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan untuk diadopsi oleh konferensi negara-negara yang telah meratifikasi Konvensi Internasional *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974. Kemudian pada tanggal 12 Desember 2002, Konferensi Diplomatik yang dilaksanakan oleh *Maritime Safety Committee* dari IMO mengadopsi amandemen Konvensi Internasional SOLAS yang dikenal dengan sebutan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, 2002.
3. Konvensi Internasional SOLAS 1974 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980.
4. Dalam penerapan ISPS Code selanjutnya, istilah keamanan maritim *(maritime security)* bukan hanya meliputi ancaman terorisme, namun mencakup pencurian, perompakan bersenjata, penyelundupan obat bius dan senjata api, imigran ilegal dan pencari suaka. Dengan demikian pelaut diduga berpotensi untuk menjadi pelaku ancaman ini sehingga beberapa negara mengeluarkan aturan keamanan nasional yang sangat ketat dan bersifat diskriminatif.

5. Pada ISPS Code resolusi 8 *(Enhancement of security in co-operation with the International Labour Organization)* dinyatakan bahwa pengembangan dan penggunaan dokumen identitas pelaut yang dapat diverifikasi akan secara positif memberi kontribusi kepada upaya internasional dalam menjamin keamanan transportasi laut.
6. Guna meningkatkan keamanan transportasi laut disamping melindungi hak pelaut dan menghindari diskriminasi, Governing Body ILO dalam Sidang Internasonal Perburuhan ke 93, tanggal 19 Juni 2003 mengadopsi Convention 185 *"the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003"* yang selanjutnya disebut sebagai Konvensi ILO No. 185.

III. ALASAN INDONESIA MENGESAHKAN KONVENSI

1. Indonesia merupakan salah satu negara penyedia tenaga kerja pelaut dan sebagai negara pengirim pelaut yang besar di dunia ke pasar kerja internasional.
2. Pelaut Indonesia merupakan tenaga kerja yang mampu dan potensial menjadi pemasok devisa negara yang besar.
3. Dengan meningkatnya jumlah pelaut Indonesia yang melakukan pekerjaan di pasar kerja internasional perlu mendapatkan perlindungan, karena dalam melaksanakan tugasnya tenaga kerja pelaut dihadapkan pada resiko persaingan dengan pelaut asing, mobilitas dan ancaman keamanan terhadap keselamatan pelaut.
4. Daya saing tenaga kerja pelaut Indonesia dapat merosot karena ada organisasi internasional yang menempatkan perairan Indonesia sebagai kawasan yang rawan *(marine hot spot)* dan ada negara asing yang menempatkan pelaut Indonesia sebagai kru berisiko tinggi *(highrisk crew member).* Kondisi tersebut juga dapat menyebabkan perusahaan pelayaran harus mengeluarkan biaya keamanan tambahan yang mahal untuk mempekerjakan tenaga kerja pelaut Indonesia.

5. Guna mempertahankan daya saing dan melindungi hak-hak warga negara yang berprofesi sebagai pelaut di negara lain, Indonesia perlu meratifikasi Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958.

IV. POKOK-POKOK ISI KONVENSI ILO NO. 185 MENGENAI KONVENSI PERUBAHAN DOKUMEN IDENTITAS PELAUT, 1958

1. Lingkup pemberlakuan Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958 adalah kepada "pelaut" yakni setiap orang yang dipekerjakan atau terlibat atau bekerja pada jabatan apapun di atas kapal selain kapal perang. Namun pemerintah dari suatu negara dapat menerapkan konvensi ini kepada pelaut - pelaut kapal ikan komersial setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal ikan dan orang-orang yang bekerja pada kapal ikan.
2. Penerbitan Dokumen Identitas Pelaut dilakukan oleh negara yang memberlakukan konvensi kepada pelaut warga negaranya dan kepada pelaut yang memiliki alamat tempat tinggal permanen di teritorialnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negara itu, namun konvensi ini tidak berkaitan dengan kewajiban negara anggota sesuai perjanjian internasional yang mengatur pengungsi dan orang-orang yang tidak memiliki kewarga-negaraan. Penerbitan dokumen tidak boleh ditunda-tunda, dan pelaut secara administratif memiliki hak untuk menggugat bila permohonan memperoleh dokumen identitas pelaut ditolak.
3. Isi dan format dari dokumen identitas pelaut, material yang digunakan, spesifikasi umum yang memperhitungkan perkembangan teknologi harus sesuai dengan Lampiran I dari konvensi. Dokumen Identitas Pelaut terbuat dari material yang sesuai dengan kondisi kerja di laut dan

dapat dibaca oleh mesin *(machine-readable),* bebas dari pemalsuan, mudah dideteksi dan ukurannya tidak lebih besar dari ukuran paspor, namun merupakan dokumen yang berdiri sendiri *(stand-alone document)* dan bukan pengganti paspor.

4. Basis-data Elektronik Nasional merupakan rekaman data elektronik tentang tiap dokumen identitas pelaut yang diterbitkan, dibekukan atau dicabut yang harus aman dari interfensi atau akses oleh pihak yang tak berwenang. Informasi yang ditampilkan harus dibatasi pada hal-hal yang esensial untuk keperluan verifikasi dokumen identitas pelaut atau status pelaut yang konsisten dengan perlindungan hak pelaut atas privasi dan persyaratan proteksi data. Pemerintah harus menerbitkan prosedur yang memperbolehkan pelaut untuk memeriksa validitas dokumen identitasnya atau mengoreksi data tanpa dikenai biaya. Pemerintah juga harus menunjuk *permanent focal point* untuk merespon permintaan dari pihak Imigrasi atau negara anggota ILO lainnya mengenai keaslian dan keabsahan dari dokumen identitas pelaut yang diterbitkan.
5. Pengendalian mutu dan evaluasi harus ditetapkan oleh pemerintah dalam bentuk prosedur tertulis guna menjamin keamanan proses yang diawali dari produksi dan pengiriman material, proses aplikasi, pencetakan sampai dengan penyerahan dokumen kepada pelaut. Prosedur lain yang juga harus disediakan adalah pengoperasian dan pemeliharaan database serta prosedur pengendalian mutu dan evaluasi berkala. Pemerintah dari suatu negara juga diharuskan untuk melakukan evaluasi independen terhadap sistem administrasi penerbitan dokumen identitas pelaut sekurang-kurangnya sekali dalam 5 (lima) tahun, kemudian melaporkan kepada Direktur Jenderal ILO.
6. Fasilitasi izin ke darat, transit dan pemindahan pelaut bagi pemilik dokumen identitas pelaut dilakukan setelah melalui proses verifikasi singkat kecuali latar belakang pelaut diragukan. Pejabat yang

berwenang tidak memiliki alasan untuk menolak izin turun ke darat seperti ke rumah sakit, kantor pos, atau kepolisian setempat. Sedangkan untuk memasuki wilayah suatu negara dalam rangka penempatan di kapal, atau pindah kapal di negara itu atau di negara lain, atau untuk kepulangan ke tanah air, pemerintah setempat harus memberi izin berdasarkan dokumen identitas pelaut dan paspor yang valid.

7. Kepemilikan dan pencabutan dokumen didokumentasikan dalam prosedur yang dibuat secara tripartit. Dokumen identitas pelaut harus disimpan oleh yang bersangkutan kecuali pelaut secara tertulis mengizinkan kapten kapal untuk menyimpannya. Dokumen identitas pelaut harus dicabut manakala pelaut tidak lagi memenuhi kondisi yang ditetapkan dalam konvensi.
8. Amandemen dari lampiran di kemudian hari mungkin akan dibuat oleh ILO selaku badan tripartit maritim apabila disetujui oleh dua per tiga suara dari anggota delegasi yang hadir dalam konferensi, termasuk sekurang-kurangnya setengah dari jumlah negara yang telah meratifikasi konvensi.
9. Ketentuan transisional diberlakukan kepada negara-negara anggota ILO yang telah meratifikasi Konvensi ILO No. 108 mengenai Dokumen Identitas Pelaut, 1958. Indonesia tidak meratifikasi Konvensi tersebut namun mengadopsi dalam bentuk penerbitan "Buku Pelaut *(Seaman Book)*".
10. Ketentuan pemberlakuan konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut yang merupakan revisi dari Konvensi ILO No. 108 mengenai Dokumen Identitas Pelaut 1958 harus diawali dengan ratifikasi konvensi dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal ILO untuk diregistrasi. Konvensi ini bersifat mengikat hanya kepada negara-negara yang ratifikasinya sudah diregistrasi oleh Direktur Jenderal ILO, dan harus sudah berlaku mulai enam bulan setelah tanggal registrasi.

V. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Apabila terjadi perbedaan penafsiran terhadap terjemahan dalam bahasa Indonesia, maka yang dipergunakan adalah naskah asli Konvensi dalam bahasa Inggris.

Pasal 2

Cukup jelas.

3. Refleksi

ILO Convention No. 185 concerning Revising Seafarers' Identity Document Convention, 1958 (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958) merupakan salah satu instrumen yang memberikan perlindungan dan kemudahan bagi tenaga kerja pelaut dalam menjalankan profesinya dengan menggunakan identitas diri pelaut yang berstandar internasional.

Selain itu, sesuai dengan Pasal 77 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, yang menyatakan bahwa "Setiap Calon Tenaga Kerja Indonesia/Tenaga Kerja Indonesia mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan" dan mengingat tenaga kerja pelaut merupakan bagian dari Tenaga Kerja Indonesia, maka para tenaga kerja pelaut ini wajib dilindungi yang dalam hal ini dokumen identitas pelaut merupakan bentuk lain dari Kartu Tenaga Kerja Luar Negeri (KTKLN) khusus untuk pelaut yang dikeluarkan oleh Pemerintah sesuai dengan Pasal 62 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004.

Berdasarkan pertimbangan sebagaimana tersebut di atas, maka Indonesia perlu meratifikasi Konvensi ILO No.185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958.

4. Tugas

a. Pelajari dengan seksama materi tentang peraturan dan perundang-undangan mengenai perlindungan kerja pelaut.
b. Lakukan identifikasi aturan – aturan penting dalam UU no 1 tahun 2008
c. Catat hasil identifikasi dalam bentuk laporan tertulis.

5. Tes Formatif

a. Soal

1) Undang-undang nomor 1 tahun 2008 menjelaskan tentang?
2) Jelaskan pokok-pokok pikiran yang menghasilkan konvesi perlindungan pelaut?
3) Jelaskan alasan mengapa Indonesia ikut mengesahkan konvensi perlindungan pelaut?
4) Jelaskan pokok-pokok isi konvensi ilo no. 185 mengenai konvensi perubahan dokumen identitas pelaut, 1958?

b. Jawaban

1) UU no 1 tahun 2008 menjelaskan tentang pengesahan *ILO convention No. 185 concerning revising the seafarers' identity documents convention, 1958* (konvensi ILO no. 185 mengenai konvensi perubahan dokumen identitas pelaut, 1958)

2) Pemikiran-pemikiran yang menghasilkan perlindungan pelaut:
   a) Peristiwa tragis tanggal 11 September 2001 berupa serangan teroris yang menghancurkan menara kembar *World Trade Center* (WTC) di Amerika Serikat, telah mengubah pandangan dunia terhadap rumusan tindakan anti teroris untuk melawan aksi terorisme global.

Sejak saat itu, definisi ancaman potensial teroris berkembang sehingga pelaut dimasukkan ke dalam kelompok personel yang memiliki potensi untuk melakukan aksi terorisme internasional.

b) Merespon peristiwa di atas, pada sesi ke-22 *Assembly* dari *International Maritime Organization* (IMO) di bulan Nopember 2001 telah secara mutlak menyetujui pengembangan tindakan pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan untuk diadopsi oleh konferensi negara-negara yang telah meratifikasi Konvensi Internasional *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974. Kemudian pada tanggal 12 Desember 2002, Konferensi Diplomatik yang dilaksanakan oleh *Maritime Safety Committee* dari IMO mengadopsi amandemen Konvensi Internasional SOLAS yang dikenal dengan sebutan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, 2002.

c) Konvensi Internasional SOLAS 1974 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980.

d) Dalam penerapan ISPS Code selanjutnya, istilah keamanan maritim *(maritime security)* bukan hanya meliputi ancaman terorisme, namun mencakup pencurian, perompakan bersenjata, penyelundupan obat bius dan senjata api, imigran ilegal dan pencari suaka. Dengan demikian pelaut diduga berpotensi untuk menjadi pelaku ancaman ini sehingga beberapa negara mengeluarkan aturan keamanan nasional yang sangat ketat dan bersifat diskriminatif.

e) Pada ISPS Code resolusi 8 *(Enhancement of security in co-operation with the International Labour Organization)* dinyatakan bahwa pengembangan dan penggunaan dokumen identitas pelaut yang dapat diverifikasi akan secara positif memberi kontribusi kepada upaya internasional dalam menjamin keamanan transportasi laut.

f) Guna meningkatkan keamanan transportasi laut disamping melindungi hak pelaut dan menghindari diskriminasi, Governing Body ILO dalam Sidang Internasonal Perburuhan ke 93, tanggal 19 Juni 2003 mengadopsi Convention 185 *"the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003"* yang selanjutnya disebut sebagai Konvensi ILO No. 185.

3) Alasan Indonesia ikut dalam mengesahkan konvensi perlindungan pelaut:

a) Indonesia merupakan salah satu negara penyedia tenaga kerja pelaut dan sebagai negara pengirim pelaut yang besar di dunia ke pasar kerja internasional.

b) Pelaut Indonesia merupakan tenaga kerja yang mampu dan potensial menjadi pemasok devisa negara yang besar.

c) Dengan meningkatnya jumlah pelaut Indonesia yang melakukan pekerjaan di pasar kerja internasional perlu mendapatkan perlindungan, karena dalam melaksanakan tugasnya tenaga kerja pelaut dihadapkan pada resiko persaingan dengan pelaut asing, mobilitas dan ancaman keamanan terhadap keselamatan pelaut.

d) Daya saing tenaga kerja pelaut Indonesia dapat merosot karena ada organisasi internasional yang menempatkan perairan Indonesia sebagai kawasan yang rawan *(marine hot spot)* dan ada negara asing yang menempatkan pelaut Indonesia sebagai kru berisiko tinggi *(highrisk crew member).* Kondisi tersebut juga dapat menyebabkan perusahaan pelayaran harus mengeluarkan biaya keamanan tambahan yang mahal untuk mempekerjakan tenaga kerja pelaut Indonesia.

e) Guna mempertahankan daya saing dan melindungi hak-hak warga negara yang berprofesi sebagai pelaut di negara lain, Indonesia perlu meratifikasi Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958.

4) Pokok-pokok isi konvensi ilo no. 185 mengenai konvensi perubahan dokumen identitas pelaut, 1958?

   a) Lingkup pemberlakuan Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958 adalah kepada "pelaut" yakni setiap orang yang dipekerjakan atau terlibat atau bekerja pada jabatan apapun di atas kapal selain kapal perang. Namun pemerintah dari suatu negara dapat menerapkan konvensi ini kepada pelaut - pelaut kapal ikan komersial setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal ikan dan orang-orang yang bekerja pada kapal ikan.

   b) Penerbitan Dokumen Identitas Pelaut dilakukan oleh negara yang memberlakukan konvensi kepada pelaut warga negaranya dan kepada pelaut yang memiliki alamat tempat tinggal permanen di teritorialnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negara itu, namun konvensi ini tidak berkaitan dengan kewajiban negara anggota sesuai perjanjian internasional yang mengatur pengungsi dan orang-orang yang tidak memiliki kewarga-negaraan. Penerbitan dokumen tidak boleh ditunda-tunda, dan pelaut secara administratif memiliki hak untuk menggugat bila permohonan memperoleh dokumen identitas pelaut ditolak.

   c) Isi dan format dari dokumen identitas pelaut, material yang digunakan, spesifikasi umum yang memperhitungkan perkembangan teknologi harus sesuai dengan Lampiran I dari konvensi. Dokumen Identitas Pelaut terbuat dari material yang sesuai dengan kondisi kerja di laut dan dapat dibaca oleh mesin *(machine-readable),* bebas dari pemalsuan, mudah dideteksi dan ukurannya tidak lebih besar dari ukuran paspor, namun merupakan dokumen yang berdiri sendiri *(stand-alone document)* dan bukan pengganti paspor.

d) Basis-data Elektronik Nasional merupakan rekaman data elektronik tentang tiap dokumen identitas pelaut yang diterbitkan, dibekukan atau dicabut yang harus aman dari interfensi atau akses oleh pihak yang tak berwenang. Informasi yang ditampilkan harus dibatasi pada hal-hal yang esensial untuk keperluan verifikasi dokumen identitas pelaut atau status pelaut yang konsisten dengan perlindungan hak pelaut atas privasi dan persyaratan proteksi data. Pemerintah harus menerbitkan prosedur yang memperbolehkan pelaut untuk memeriksa validitas dokumen identitasnya atau mengoreksi data tanpa dikenai biaya. Pemerintah juga harus menunjuk *permanent focal point* untuk merespon permintaan dari pihak Imigrasi atau negara anggota ILO lainnya mengenai keaslian dan keabsahan dari dokumen identitas pelaut yang diterbitkan.

e) Pengendalian mutu dan evaluasi harus ditetapkan oleh pemerintah dalam bentuk prosedur tertulis guna menjamin keamanan proses yang diawali dari produksi dan pengiriman material, proses aplikasi, pencetakan sampai dengan penyerahan dokumen kepada pelaut. Prosedur lain yang juga harus disediakan adalah pengoperasian dan pemeliharaan database serta prosedur pengendalian mutu dan evaluasi berkala. Pemerintah dari suatu negara juga diharuskan untuk melakukan evaluasi independen terhadap sistem administrasi penerbitan dokumen identitas pelaut sekurang-kurangnya sekali dalam 5 (lima) tahun, kemudian melaporkan kepada Direktur Jenderal ILO.

f) Fasilitasi izin ke darat, transit dan pemindahan pelaut bagi pemilik dokumen identitas pelaut dilakukan setelah melalui proses verifikasi singkat kecuali latar belakang pelaut diragukan. Pejabat yang berwenang tidak memiliki alasan untuk menolak izin turun ke darat seperti ke rumah sakit, kantor pos, atau kepolisian setempat. Sedangkan untuk memasuki wilayah suatu negara dalam rangka

penempatan di kapal, atau pindah kapal di negara itu atau di negara lain, atau untuk kepulangan ke tanah air, pemerintah setempat harus memberi izin berdasarkan dokumen identitas pelaut dan paspor yang valid.

g) Kepemilikan dan pencabutan dokumen didokumentasikan dalam prosedur yang dibuat secara tripartit. Dokumen identitas pelaut harus disimpan oleh yang bersangkutan kecuali pelaut secara tertulis mengizinkan kapten kapal untuk menyimpannya. Dokumen identitas pelaut harus dicabut manakala pelaut tidak lagi memenuhi kondisi yang ditetapkan dalam konvensi.

h) Amandemen dari lampiran di kemudian hari mungkin akan dibuat oleh ILO selaku badan tripartit maritim apabila disetujui oleh dua per tiga suara dari anggota delegasi yang hadir dalam konferensi, termasuk sekurang-kurangnya setengah dari jumlah negara yang telah meratifikasi konvensi.

i) Ketentuan transisional diberlakukan kepada negara-negara anggota ILO yang telah meratifikasi Konvensi ILO No. 108 mengenai Dokumen Identitas Pelaut, 1958. Indonesia tidak meratifikasi Konvensi tersebut namun mengadopsi dalam bentuk penerbitan "Buku Pelaut *(Seaman Book)*".

j) Ketentuan pemberlakuan konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut yang merupakan revisi dari Konvensi ILO No. 108 mengenai Dokumen Identitas Pelaut 1958 harus diawali dengan ratifikasi konvensi dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal ILO untuk diregistrasi. Konvensi ini bersifat mengikat hanya kepada negara-negara yang ratifikasinya sudah diregistrasi oleh Direktur Jenderal ILO, dan harus sudah berlaku mulai enam bulan setelah tanggal registrasi.

C. Penilaian

1. Sikap

a. Lembar Penilaian Sikap

No	Nama	Perilaku yang diamati pada pembelajaran				
		Menghargai	Disiplin	Keaktifan	Kerjasama	Komunikasi
1	....					
2	....					
3	....					

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s/d 5

Penafsiran angka :
1. Sangat kurang,
2. Kurang
3. Cukup,
4. Baik,
5. Amat baik

2. Pengetahuan

a. Lembar Penilaian Keterampilan

No	Nama	Aspek Penilaian						Jumlah Skor	Nilai
		a	b	c	d	e	f		
1									
2									
3									

Aspek yang dinilai :

a. Tekun

b. Perhatian

c. Disiplin

d. Bertanya
e. Berpendapat
f. Aktif membantu

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s,d 5.
Penafsiran angka: 1 = 60, 2 = 70, 3 = 80, 4 = 90, 5 = 100

3. Keterampilan

a. Rubrik kegiatan diskusi

No	Nama Siswa	Aspek Pengamatan					Jumlah Skor	Nilai	Ket
		Kerja sama	Mengkomunikasikan pendapat	Toleransi	Keaktifan	Menghargai pendapat teman			

Keterangan Skor :
Masing-masing kolom diisi dengan kriteria
4 = Baik Sekali
3 = Baik
2 = Cukup
1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \text{ x } 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

b. Rubrik Penilaian Presentasi

No	Nama Siswa	Aspek Penilaian						∑ Skor	Nilai	Ket
		Komuni Kasi	Sistematika penyampaian	Wawasan	Keberanian	Antusias	*Gesture* dan penampilan			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \text{ x } 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

Kegiatan Pembelajaran 3. Menganalisis Tanggung Jawab Awak Kapal Bagian I (Tanggung jawab awak kapal sebagai ; Master/ Nakhoda, Mualim I, Mualim II, Mualim III, Mualim IV, Markonis/Radio Officer/Spark, Chief Engineer (C/E), Masinis I, Masinis 2, Masinis 3, ABK)

A. Deskripsi

Pengertian tugas Dinas Jaga adalah suatu kegiatan pengawasan selama 24 (*dua puluh empat*) jam di atas kapal, yang dilakukan dengan tujuan mendukung operasi pelayaran supaya terlaksana dengan selamat. Ini dilakukan dengan mengkondisikan pelayaran supaya dapat berjalan dengan kewaspadaan sesuai dengan kaidah keselamatan pelayaran, yang didalamnya memuat antara lain kegiatan pengamatan kondisi sekeliling kapal sesuai dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) – 1972

Dengan demikian setiap crew kapal harus dapat memahami tugas dan peran masing-masing pada saat berada di kapal. Mengingat di atas kapal struktur organisasi yang telah dibentuk harus dapat dijalankan dengan benar sehingga pelaksanaan pelayaran dapat sesuai dengan yang direncanakan.

B. Kegiatan Belajar

1. Tujuan Pembelajaran

Siswa diharapkan dapat melakukan dinas jaga deck diatas kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2. Uraian Materi

Pengaturan Tugas Jaga dan Prinsip – prinsip yang harus diperhatikan

Bagian 1 - Sertifikasi (Certification)

a. Perwira yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau tugas jaga dek, harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan jaga navigasi atau tugas jaga dek.
b. Perwira yang bertugas jaga mesin harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan –ketentuan yang berkaitan dengan tugas jaga mesin.

Bagian 2 – Rencana Pelayaran (Voyage Planning)

a. Pelayaran yang akan dilakkan harus direncanakan terlebih dahulu, dengan mempertimbangkan seluruh informasi yang terkait, dan setiap haluan yang ditetapkan harus diperiksa sebelum pelayaran dilaksananakan.
b. Melalui musyawarah dengan Nahkoda, Kepala kamar Mesin harus terlebih dahulu menentukan kebutuhan-kebutuhan untuk pelayaran yang akan dilakukan, dengan mempertimbangkan persyaratan-persyaratan tentang bahan bakar, air, minyak lumas, bahan-bahan kimia, suku cadang, alat-alat, persediaan dan persyaratan-persyaratan lain.

Perencanaan Setiap Kali Akan Melakukan Pelayaran

Setiap kali akan melakukan pelayaran, Nahkoda harus menjamin bahwa rute yang telah ditetapkan dari pelabuhan-pelabuhan pemberangkatan menuju ke pelabuhan berikutnya yang pertama harus direncanakan dengan menggunakan peta-peta dan publikasi nautika lain yang memadai, yang memuat informasi terbaru yang lengkap dan tepat sehubungan dengan bahaya-bahaya dan kesulitan-kesulitan navigasi yang bersifat tetap atau dapat diramalkan terlebih dahulu, dan yang relevan dengan pelaksanaan navigasi yang aman.

Verifikasi Dan Membuat Haluan Yang Telah Direncanakan

Setelah dilakukan virifikasi terhadap perencanaan rute dengan mempertimbangkan seluruh informasi yang terkait, haluan yang telah direncanakan yang akan diteliti harus selalu siap digunakan sewaktu-waktu oleh perwira yang sedang melakukan tugas jaga yang harus meneliti ketetapan setiap haluan yang harus diikuti selama pelayaran.

Penyimpangan Dari Rute Yang Telah Direncanakan

Jika selama pelayaran diambil suatu keputusan untuk merubah pelabuhan tujuan yang telah ditetapkan, atau jika memang diperlukan untuk mengubah arah dari rute yang ditetapkan karena alasan-alasan tertentu, maka rute baru yang bersangkutan harus direncanakan terlebih dahulu sebelum mengubah arah dari rute semula.

Bagian 3 – Tugas Jaga (Watch Keeping)

Prinsip-Prinsip Yang Berlaku Untuk Tugas Jaga

Pada Umumnya

a. Pihak-pihak peserta Konvensi harus mengarahkan agar perhatian perusahaan, Nahkoda, Kepala Kamar Mesin dan Personil tugas jaga, ditujukan pada prinsip-prinsip di bawah ini, yang harus diperhatikan untuk menjamin bahwa pelaksanaan tugas jaga secara aman selalu terpelihara.
b. Nahkoda setiap kapal, wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk selalu dilaksanakan secara aman. Dibawah pengarahan Nahkoda, perwira-perwira tugas jaga bertanggung jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga masing-masing.
c. Melalui musyawarah dengan Nahkoda, Kepala Kamar Mesin wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk memelihara suatu tugas jaga mesin yang aman.

Perlindungan Lingkungan Laut

Nahkoda, perwira dan bawahan harus mengetahui akibat serius dari pencemaran lingkungan laut karena operasional atau karena kecelakaan kapal, dan harus menjaga kecermatan untuk mencegah pencemaran, terutama sesuai dengan peraturan yang berlaku di suatu pelabuhan.

Bagian 4 – Prinsip2 yang Harus Diperhatikan Dalam Melaksanakan suatu Tugas Jaga Navigasi

Perwira yang bertugas jaga navigasi merupakan wakil Nahkoda, dan terutama selalu bertanggung jawab atas navigasi yang aman, dan mematuhi Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut – Tahun 1972

Pengamatan (Look Out)

a. Suatu pengamatan yang baik harus selalu dilaksanakan sesuai dengan Aturan 5 Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut – Tahun 1972 dan harus sesuai dengan tujuan untuk :
   1) Menjaga kewaspadaan secara terus menerus dengan penglihatan, pendengaran dan juga dengan sarana lain yang ada, sehubungan dengan setiap perubahan penting dalam hal suasana pengoperasian.
   2) Memperhatikan sepenuhnya situasi-situasi dan resiko-resiko tubrukan, kandas dan bahaya navigasi lain;
   3) Mendeteksi kapal-kapal atau pesawat terbang yang sedang berada dalam bahaya, orang-orang yang mengalami kecelakaan kapal, kerangka kapal, serta bahaya-bahaya lain yang mengancam navigasi.

b. Petugas pengamat harus mampu memberikan perhatian penuh untuk menjamin suatu pengamatan yang baik, dan tidak boleh diberikan tugas lain kepada seorang pengamat karena dapat mengganggu pelaksanaan pengamatan.

c. Tugas seorang pengamat dan tugas seorang pemegang kemudi harus terpisah. Pemegang kendali tidak boleh merangkap atau dianggap merangkap tugas pengamatan kecuali pada kapal-kapal kecil dimana tidak ada gangguan pandangan malam hari. Perwira yang melaksanakan tugas jaga navigasi dapat merupakan satu-satunya orang yang melakukan pengamatan pada siang hari, asalkan :
   1) Situasi yang ada telah diperhitungkan secara cermat dan tidak diragukan lagi keamanannya
   2) Seluruh faktor yang relevan telah diperhitungkan sepenuhnya, termasuk :
      a) Keadaan cuaca
      b) Jarak tampak
      c) Kepadatan lalu lintas
      d) Bahaya-bahaya navigasi
      e) Perhatian yang perlu diberikan jika sedang melakukan navigasi di dalam atau di dekat jalur-jalur pemisah lalu lintas
      f) Bantuan secepatnya dapat diberikan ke anjungan jika setiap perubahan situasi memang memerlukannya.

d. Dalam menentukan bahwa komposisi tugas jaga navigasi telah memadai untuk menjamin dilaksanakannya pengamatan yang baik secara terus menerus, Nahkoda harus mempertimbangkan semua faktor yang relevan, termasuk yang diuraikan di dalam section Kode STCW, dan juga faktor-faktor sebagai berikut :
   1) Jarak tampak, keadaan cuaca dan laut
   2) Kepadatan lalu lintas dan aktivitas-aktivitas lain yang terjadi di daerah dimana kapal sedang melakukan navigasi
   3) Perhatian yang perlu jika sedang melakukan navigasi di dalam atau di dekat jalur-jalur pemisah lalu lintas, atau langkah-langkah lain yang berkaitan dengan penentuan rute

4) Beban kerja tambahan yang disebabkan oleh sifat fungsi kapal, oleh kebutuhan pengoperasian yang bersifat mendadak, dan olah gerak yang diperkirakan harus dilakukan
5) Kemampuan untuk menjalankan tugas setiap anggota tugas jaga
6) Pengetahuan dan keyakinan kompetensi profesional para perwira dan para awak kapal
7) Pengalaman setiap perwira yang melakukan tugas jaga navigasi, dan pengetahuan perwira tugas jaga yang bersangkutan tentang peralatan, prosedur-prosedur dan kemampuan oleh gerak kapal.
8) Kegiatan-kegiatan yang terjadi sewaktu –waktu, termasuk kegiatan-kegiatan komunikasi radio dan tersedianya bantuan secepatnya ke anjungan jika diperlukan.
9) Kemampuan operasional instrumen-instrumen dan alat-alat pengendali di anjungan, termasuk sistem tanda bahaya
10) Daun kemudi, baling-baling, serta sifat olah gerak kapal
11) Ukuran kapal dan medan pandangan dari tempat pengamat
12) Tata ruang anjungan, sampai pada tingkat dimana tata ruang yang bersangkutan mungkin dapat menghalangi seorang awak kapal yang melakukan tugas jaga dalam mendeteksi setiap perkembangan situasi dengan penglihatan dan pendengaran
13) Setiap standard, prosedur atau pedoman relevan lain yag berkaitan dengan tugas jaga dan dengan kemampuan melaksankan tugas jaga, yang telah ditetapkan oleh organisasi.

Pengaturan Tugas Jaga

Jika mengambil keputusan tentang komposisi tugas jaga di anjungan, termasuk bawahan yang memenuhi syarat, faktor-faktor beikut harus dipertimbangkan :

a. Anjungan tidak pernah boleh ditinggalkan tanpa seorang pun menjaganya
b. Kondisi cuaca, jarak tampak siang atau malam hari.

c. Adanya bahaya-bahaya navigasi yang dapat memungkinkan perwira yang sedang melaksanakan tugas jaga harus menjalankan tugas-tugas tambahan.
d. Penggunaan dan kondisi alat bantu navigasi seperti radar atau alat-alat penentu posisi elektronik, dan peralatan lain yang mempengaruhi keamanannavigasi
e. Apakah kapal yang bersangkutan dilengkapi dengan kemudi otomatis atau tidak
f. Pengendali UMS (Unmanned Machiery Space – kamar mesin yang tidak dijaga), tanda bahaya dan indikator yang ada di anjungan, prosedur untuk penggunaannya dan keterbatasannya
g. Setiap kebutuhan luar biasa pada tugas jaga navigasi, yang dapat terjadi karena keadaan khusus

Serah terima Tugas Jaga

a. Perwira pengganti harus menjamin bahwa anggota-anggota tugas jaga yang membantunya, sepenuhnya mampu menjalankan tugas-tugas khususnya, sehubungan dengan penyesuaian diri dengan pandangan di malam hari. Perwira pengganti tidak boleh mengambil alih tugas jaga sebelum daya pandangnya sepenuhnya telah menyesuaikan dengan kondisi cahaya yang ada
b. Sebelum mengambol alih tugas jaga, perwira pengganti hsrus mendapat kepastian tentang posisi yang sebenarnya atau posisis duga kapal, serta harus mendapat kejelasan tentang haluan dan kecepatan kapal, pengendalian UMS (Unmanned Machinery Space), dan harus mencatata setiap kemungikinan bahaya navigasi selama tugas jaga
c. Perwira pengganti harus memperoleh kepastian dalam hal :
    1) Perintah-perintah harian dan petunjuk-petunjuk khusus lainn dari Nahkoda, yang berkaitan dengan navigasi
    2) Posisi, haluan, kecepatan, dan sarat kapal

3) Gelombang laut pada saat itu atau yang diperkirakan, arus laut, cuaca, jarak tampak dan pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap haluan dan kecepatan kapal.
4) Prosedur-prosedur penggunaan mesin induk untuk olah gerak, jika mesin induk berada di bawah kendali anjungan
5) Situasi navigasi, termasuk :
6) Kondisi operasional seluruh peralatan navigasi dan peralatan pengamanan yang sedang digunakan atau yang mungkin akan digunakan selama tugas jaga
7) Kesalahan-kesalahan kompas gyro dan kompas magnetik
8) Adanya dan terlihatnya kapal-kapal lain atau adanya kapal-kapal lain yang tidak terlalu jauh dari kapal sendiri
9) Kemungkinan adanya efek-efek kemiringan trim, berat jenis dan squat terhadap jarak lunas kapal dengan dasar laut

d. Jika pada suatu saat perwira tugas jaga navigasi harus diganti dalam keadaan sedang melakukan olah gerak atau tindakan tertentu lainnya untuk menghindari setiap bahaya yang sedang megancam, maka penggantian tugas jaga ini harus ditangguhkan sampai tindakan atau olah gerak yang bersangkutan telah selesai.

Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi

a. Perwira yang melaksanakan tugas jaga navigasi harus :
   1) Melaksanakan tugas jada di anjungan
   2) Sama sekali tidak diperkenankan meninggalkan anjungan sebelum diganti
   3) Terus melaksanakan tanggung jawab navigasi secara aman, meskipun Nahkoda ada di anjungan, kecuali jika diberitahu secara khusus bahwa Nahkoda telah mengambil alih tanggung jawab dan pemberitahuan ini harus saling dimengerti
   4) Jika merasa ragu tentang tindakan apa yang harus dilakukan demi keselamatan kapal, harus memberi tahu Nahkoda

b. Selama tugas jaga, haluan, posisi dan kecepatan kapal harus diperiksa secara berkala dengan menggunakan setiap peralatan navigasi yang ada, untuk menjamin bahwa kapal berada pada haluan yang telah direncanakan
c. Perwira tugas jaga harus memiliki pengetahuan penuh tentang letak pengoperasian seluruh peralatn navigasi yang ada, dan harus mengetahui serta mempertimbangkan keterbatasan kemampuan operasional peralatan yang bersangkutan.
d. Perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi, tidak boleh merangkap atau diberi tugas-tugas lain yang mengganggu keselamatan navigasi
e. Perwira tugas jaga navigasi harus menggunakan seluruh peralatan navigasi seefektif mungkin.
f. Jika menggunakan radar, perwira tugas jag anavigasi harus selalu mengingat pada ketentuan-ketentuan yang termuat di dalam Peraturan Internasional Pencegaham Tubrukan di Laut, sehubungan dengan cara menggunakan radar.
g. Jika diperlukan, perwira tugas jaga navigasitidak boleh ragu untuk menggunakan kemudi, mesin dan sistem semboyan bunyi yang ada. Tetapi, pemberitahuan dalam waktu tepat tentang perubahan kecepatan mesin harus dilakukan, atau pengendalian secara efektif atas kendali UMS (Unmanned Machinery Space) yang ada di anjungan, harus sesuai dengan prosedur-prosedur yang berlaku.
h. Perwira tugas jaga navigasi mengetahui sifat olah gerak kapal, termasuk jarak henti, dan juga harus mempertimbangkan bahwa kapal-kapal lain memiliki sifat-sifat oleh gerak yang berbeda-beda
i. Harus dilakukan pencatatan secara baik selama tugas jaga, sehubungan dengan olah gerak dan aktivitas yang berkaitan dengan navigasi
j. Perwira tugas jaga harus selalu menjamin bahwa pengamatan secara baik dilakukan terus-menerus. Pada kapal yang memiliki kamar peta yang terpisah, perwira tugas jaga navigasi boleh mengunjungi kamar peta ini jika

memang perlu untuk kepentingan tugas navigasi, asalkan terlebih dahulu memastikan bahwa tindakannya bersifat aman dan pengamanan tetap dilaksanakan.

k. Pengujian kemampuan operasional peralatan navigasi harus dilakukan sesering mungkin yang dapat dilaksanakan sesuai dengan situasi yang ada, khususnya sebelum terjadi situasi yang membahayakan. Pengujian-pengujian semacam ini harus dicatat. Dan pengujian-pengujian semacam ini juga harus dilakukan sebelum tiba dan sebelum berangkat dari pelabuhan.

l. Perwira tugas jaga navigasi harus melakukan pemeriksaan tetap untuk menjamin bahwa :

   1) Kemudi otomatis atau orang-orang yang menjalankan kemudi tangan mengikuti haluan yang benar
   2) Kesalahan pada standar kompas ditentukan sedikitnya sekali setiap putaran tugas jaga, dan setelah perubahan haluan yang cukup besar. Kompas standar dan kompas gyro sering dibandingkan, dan repeater-repeater disamakan dengan kompas induk.
   3) Kemudi otomatis harus diuji secara manual paling sedikit setiap satu putaran tugas jaga.
   4) Lampu navigasi dan lampu isyarat peralatan navigasi lain berfungsi dengan baik.
   5) Peralatan radio berfungsi dengan baik sesuai dengan paragrap86 dibawah ini.
   6) Alat kendala UMS, tanda bahaya dan indicator berfungsi dengan baik.

m. Perwira tugas jaga navigasi harus ingat untuk selalu mematuhi persyaratan-persyaratan SOLAS tahun 1974, dengan mempertimbangkan :

   1) Keharusan menempatkan seorang awak kapal untuk mengemudikan kapal dan untuk beralih ke kemudi tangan dalam situasi yang mengizinkan guna memungkinkan penanggulangan setiap kemungkinan bahaya secara aman.

2) Bahwa jika kapal sedang menggunakan kemudi otomatis, akan sangat bebahaya jika membiarkanterus berkembangnya situasi sampai pada suatu tingkat di mana perwira tugas jaga tidak memperoleh bantuan dan harus menghentikan pelaksanaan pengamatannya karena mengambil suatu tindakan darurat tertentu.

n. Perwira-perwira yang melakukan tugas jaga navigasi harus sepenuhnya mengenal penggunaan semua alat bantu navigasi elektronik, termasuk kemampuan-kemampuan dan keterbatasan-keterbatasannya, serta juga harus menggunakan setiap alat bantu tersebut jika diperlukan, harus juga ingat bahwa perum gema adalah merupakan alat bantu yang sangat penting untuk navigasi.

o. Perwira tugas jaga navigasi harus menggunakan radar setiap kali terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak, dan secara terus menerus jika sedang ada di perairan yang penuh dengan lalu lintas kapal lain, sambil memperhatikan keterbatasan-keterbatasan kemampuan radar yang ada.

p. Perwira tugas jaga navigasi harus menjamin bahwa skala jarak yang diterapkan diubah secara berkala, sehingga setiap sasaran dapat terdeteksi sedini mungkin.

   Harus diingat bahwa saran-sasaran kecil atau sasaran yang kurang jelas dapat lolos dari pengamatan radar.

q. Jika menggunakan radar, perwira tugas jaga harus memilih suatu skala jarak yang memadai, dan harus mengamati layar radar secara cermat, serta harus menjamin bahwa analisa sistematis dan plotting mulai dilakukan sedini mungkin.

r. Perwira tugas jaga navigasi harus member tahu Nakhoda :

   1) Jika terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak.
   2) Jika kondisi lalu lintas dan gerak kapal-kapal lain mengharuskan perhatian khusus
   3) Jika sulit mempertahankan haluan yang benar.

4) Jika tidak melihat adanya daratan, tidak ada rambu navigasi,atau tidak mendengar semboyan bunyi pada waktu yang telah diperkirakan.
5) Jika secara tidak terduga melihat adanya daratan atau rambu navigasi, atau jika terjadi perubahan semboyan bunyi.
6) Jika terjadi kerusakan mesin, telegrap, mesin kemudi, peralatan penting lain untuk navigasi, system tanda bahaya dan indicator.
7) Jika peralatan radio tidak berfungsi.
8) Jika dalam cuaca buruk merasa ragu tentang kemungkinan akibat buruk yang akan terjadi.
9) Jika kapal menemui setiap bahaya navigasi, seperti gunung es atau kerangka kapal.
10) Jika dalam keadaan darurat atau ragu mengambil keputusan.

s. Meskipun ada keharusan untuk member tahu Nakhoda seperti tersebut diatas, perwira tugas jaga navigasi juga tidak boleh ragu untuk mengambil tindakan secepatnya demi keselamatan kapal jika situasi memang mengharuskan.
t. Perwira tugas jaga navigasi harus member petunjuk-petunjuk dan informasi yang perlu kepada bawahan yang membantu tugas jaga, yang akan menjamin suatu perlaksanaan tugas jaga yang aman serta pengamatan yang baik.

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB AWAK KAPAL

a. Struktur Organisasi Pada Kapal

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan Anak Buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (*subordinate crew*).

Struktur organisasi kapal diatas bukanlah struktur yang baku, karena tiap kapal bisa berbeda struktur organisaninya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut. Selain jabatan-jabatan tersebut dalam contoh struktur organisasi kapal diatas, masih banyak lagi jenis jabatan di kapal, diluar jabatan Nakhoda.

Misalnya di kapal pesiar ada jabatan-jabatan *Bar-tender, cabin-boy, swimming-pool boy, general purpose* dan lain sebagainya. Dikapal lain misalnya terdapat jabatan juru listrik *(electrician), greaser* dan lain sebagainya. Semua orang yang mempunyai jabatan di atas kapal itu disebut Awak kapal, termasuk Nakhoda, tetapi Anak kapal atau Anak Buah Kapal (ABK) adalah semua orang yang mempunyai jabatan diatas kapal kecuali jabatan Nakhoda.

Untuk kapal penangkap ikan masih ada jabatan lain yaitu *Fishing master,* Boy-boy (pembuang umpan, untuk kapal penangkap pole and Line (cakalang), dlsb.

b. Tugas dan tanggung jawab

1) Tugas Master / Nahkoda

UU. No.21 Th. 1992 dan juga pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 UU. No.21 Th.1992, maka definisi dari Nakhoda adalah sebagai berikut:

“Nakhoda kapal ialah seseorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan Pengusaha Kapal dimana dinyatakan sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku “ Pasal 342 KUHD secara ekplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi

apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal.

Misalkan seorang Mualim sedang bertugas dianjungan sewaktu kapal mengalami kekandasan. Meskipun pada saat itu Nakhoda tidak berada di anjungan, akibat kekandasan itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda. Contoh yang lain seorang Masinis sedang bertugas di Kamar Mesin ketika tiba-tiba terjadi kebakaran dari kamar mesin. Maka akibat yang terjadi karena kebakaran itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda. Dengan demikian secara ringkas tanggung jawab Nakhoda kapal dapat dirinci antara lain :

a) Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna
b) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan
c) Membuat kapalnya layak laut (seaworthy)
d) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran
e) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya
f) Mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku

Jabatan-jabatan Nakhoda diatas kapal yang diatur oleh peraturan dan perundang-undangan yaitu :

a) Sebagai Pemegang Kewibawaan Umum di atas kapal. (pasal 384, 385 KUHD serta pasal 55 UU. No. 21 Th. 1992).

   Nakhoda sebagai Pemegang Kewibawaan Umum Mengandung pengertian bahwa semua orang yang berada di atas kapal, tanpa kecuali harus taat serta patuh kepada perintah-perintah Nakhoda demi terciptanya keamanan dan ketertiban di atas kapal. Tidak ada suatu alasan apapun yang dapat dipakai oleh orang-orang yang berada di atas kapal untuk menentang perintah Nakhoda

sepanjang perintah itu tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Aetiap penentangan terhadap perintah Nakhoda yang demikian itu merupakan pelanggaran hukum, sesuai dengan pasal 459 dam 460 KUH. Pidana, serta pasal 118 UU. No.21, Th. 1992. Jadi menentang perintah atasan bagi awak kapal dianggap menentang perintah Nakhoda karena atasan itu bertindak untuk dan atas nama Nakhoda.

b) Sebagai Pemimpin Kapal. (pasal 341 KUHD, pasal 55 UU. No. 21 Th. 1992 serta pasal 1/1 (c) STCW 1978).

   Nakhoda bertanggung jawab dalam membawa kapal berlayar dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain atau dari tempat satu ke tempat lain dengan selamat, aman sampai tujuan terhadap penumpang dan segala muatannya.

c) Sebagai Penegak Hukum. (pasal 387, 388, 390, 394 (a) KUHD, serta pasal 55 No. 21 Th. 1992).

   Nakhoda adalah sebagai penegak atau abdi hukum di atas kapal sehingga apabila diatas kapal terjadi peristiwa pidana, maka Nakhoda berwenang bertindak selaku Polisi atau Jaksa. Dalam kaitannya selaku penegak hukum, Nakhoda dapat mengambil tindakan antara lain :

   - menahan/mengurung tersangka di atas kapal
   - membuat Berita Acara Pemeriksaan (BAP)
   - mengumpulkan bukti-bukti
   - menyerahkan tersangka dan bukti-bukti serta Berita Acara

   Pemeriksaan (BAP) pada pihak Polisi atau Jaksa di pelabuhan pertama yang disinggahi.

d) Sebagai Pegawai Pencatatan Sipil. (Reglemen Pencatatan Sipil bagi Kelahiran dan Kematian, serta pasal 55 UU. No. 21. Th. 1992).

Apabila diatas kapal terjadi peristiwa-peristiwa seperti kelahiran dan kematian maka Nakhoda berwenang bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Tindakan-tindakan yang harus dilakukan Nakhoda jika di dalam pelayaran terjadi kelahiran antara lain :

- Membuat Berita Acara Kelahiran dengan 2 orang saksi (biasanya Perwira kapal)
- Mencatat terjadinya kelahiran tersebut dalam Buku Harian Kapal
- Menyerahkan Berita Acara Kelahiran tersebut pada Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi Jikalau terjadi kematian :
  - Membuat Berita Acara Kematian dengan 2 orang saksi (biasanya Perwira kapal)
  - Mencatat terjadinya kematian tersebut dalam Buku Harian Kapal
  - Menyerahkan Berita Acara Kematian tersebut pada Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi
  - Sebab-sebab kematian tidak boleh ditulis dalam Berita Acara Kematian maupun Buku Harian Kapal, karena wewenang membuat visum ada pada tangan dokter Apabila kelahiran maupun kematian terjadi di luar negeri, Berita Acaranya diserahkan pada Kantor Kedutaan Besar R.I. yang berada di negara yang bersangkutan.

e) Sebagai Notaris. (pasal 947 dan 952 KUHPerdata, serta pasal 55 UU. No. 21, Th. 1992).

Tugas seorang Master atau nahkoda adalah untuk mengatur seluruh Perwira dan ABK kapal agar mereka bekerja sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan oleh ISM Code dari Perusahaaan Perkapalan.

2) Tugas Mualim I

a) Mualim I adalah kepala dari dinas deck (geladak) dan pula membantu nahkoda dalam hal mengatur pelayanan di kapal jika kapal tidak punya seorang penata usaha atau jenang kapal.
b) Dinas geladak
   - Pemeliharaan seluruh kapal kecuali kamar mesin dan ruangan-ruangan lainnya yang dipergunakan untuk kebutuhan dinas kamar mesin.
   - Muat bongkar muatan di palka-palka dan lain-lain.
   - Pekerjaan-pekerjaan administrasi yang berhubungan dengan pengangkutan muatan, bagasi pos dan lain-lain.
c) Pengganti Nahkoda Pada waktu nahkoda berhalang maka Mualim I memimpin kapal atas perintahnya.
d) Mualim I harus mengetahui benar peraturan-peraturan dinas perusahaan dan semua instruksi-instruksi mengenai tugas perwakilan, pengangkutan dan lain-lain.

3) Tugas Mualim II

Tugas mualim II disamping tugas jaga laut atau bongkar muat :

a) Memelihara (termasuk melakukan koreksi-koreksi) serta menyiapkan peta-peta laut dan buku-buku petunjuk pelayaran.
b) Memelihara dan menyimpan alat-alat pembantu navigasi non elektronik (sextant dsb); setiap hari menentukan chronometer’s error berdasarkan time signal.
c) Bertanggung jawab atas bekerjanya dengan baik pesawat pembantu navigasi elektronik (radar, dsb)
d) Memelihara Gyro Kompas, berikut repeatersnya serta menyalakan/mematikannya atas perintah nahkoda, bertanggung jawab atas pemeliharaan autopilot.

e) Memelihara magnetic kompas serta bertanggung jawab pengisian kompas error register book oleh para mualim jaga.
f) Mengisi/mengerjakan journal chronometer dan journal-journal pesawat-pesawat pembantu navigasi yang disebutkan pada c dan d.
g) Bertanggung jawab atas keadaan baik lampu-lampu navigasi, termasuk lampu jangkar dan sebagainya, serta lampu semboyan Aldis.
h) Membuat noon position report.
i) Bertanggung jawab atas jalannya semua lonceng-lonceng di kapal dengan baik
j) Bertanggung jawab atas penerimaan, penyimpanan, pengiriman, dan administrasi barang-barang kiriman (paket) serta pos.

4) Tugas Mualim III

Tugas mualim III disamping tugas jaga laut/bongkar muat :

a) Bertanggung jawab atas pemeliharaan dan kelengkapan life boats, liferafts, lifebuoys serta lifejackets, serta administrasi.
b) Bertanggung jawab pemeliharaan, kelengkapan dan bekerjanya dengan baik dari botol-botol pemadam kebakaran, alat-alat pelempar tali, alat-alat semboyan bahaya (parachute signal, dsb), alat-alat pernafasan, dll, serta administrasinya.
c) Membuat sijil-sijil kebakaran, sekoci dan orang jatuh kelaut, dan memasangnya ditempat-tempat yang telah ditentukan.
d) Memelihara dan menjaga kelengkapan bendera-bendera (kebangsaan, bendera-bendera semboyan internasional, serta bendera perusahaan).
e) Mengawasi pendugaan tanki-tanki air tawar/ballast dan got-got palka serta mencatatnya dengan journal.
f) Membantu mualim II dalam menentukan noon position.

5) Tugas Mualim IV

Disamping tugas jaga laut/bongkar-muat:

a) Pekerjaan administrasi muatan.
b) Membantu mualim III dalam pemeliharaan inventaris, pemeliharaan sekoci-sekoci dan alat pelampung dan lain-lain.
c) Membantu nahkoda di anjungan.

6) Markonis/Radio Officer/Spark

Markonis/Radio Officer/Spark bertugas sebagai operator radio/ komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal dari marabahaya baik itu yg di timbulkan dari alam seperti badai, ada kapal tenggelam, dll.

7) Ratings atau Bawahan Bagian dek:

a) Boatswain atau Bosun atau Serang (Kepala kerja bawahan)
b) Able Bodied Seaman (AB) atau Jurumudi
c) Ordinary Seaman (OS) atau Kelasi atau Sailor
d) Pumpman atau Juru Pompa, khusus kapal-kapal tanker (kapal pengangkut cairan)

8) Chief Engineer (C / E)

Chief Engineer (C/E) adalah di-charge dari departemen mesin, dia melaporkan ke Master (sehari-hari kegiatan) dan Technical Manager-Comapany (kegiatan teknis). Tanggung Jawabnya adalah :

a) Memastikan bahwa semua personil departemen mesin dibiasakan dengan prosedur yang relevan.
b) Mengeluarkan perintah yang jelas dan ringkas untuk insinyur dan lain-lain di departemen mesin.
c) Sesuaikan jam tangan ruang mesin untuk memastikan bahwa semua menonton penjaga cukup beristirahat dan cocok untuk tugas.

d) Pastikan bahwa awak departemen mesin menjaga disiplin, kebersihan dan mengikuti praktek kerja yang aman.
e) Evaluasi junior dan laporan kinerja kepada Master.
f) Mengidentifikasi potensi bahaya yang berhubungan dengan operasi mesin dan bertindak sesuai untuk menghilangkan mereka.
g) Selidiki ketidaksesuaian dan menerapkan tindakan korektif dan preventif.
h) Menjaga stand by peralatan dan sistem dalam ‘Selalu-Siap-Untuk-Gunakan’ negara.
i) Uji stand by peralatan dan sistem secara teratur dan sesuai dengan prosedur Perusahaan.
j) Pastikan mesin yang kapal dan peralatan dipelihara sesuai jadwal.
k) Jadilah pada tugas dan mengendalikan engine selama manuver dan selama memasuki / meninggalkan pelabuhan.
l) Jika pesawat Insinyur Keempat adalah tidak memegang sertifikat kompetensi yang diperlukan, menjaga 08:00-0:00 menonton ruang mesin.
m) Mencoba untuk memperbaiki semua kerusakan mungkin menggunakan kru dan fasilitas onboard, jika permintaan tidak yg dpt diperbaiki untuk bantuan pantai.
n) Setiap bulan, melaporkan semua cacat (diperbaiki / tidak diperbaiki) kepada Perusahaan (melalui Guru).
o) Guru menyarankan sebelum semua persyaratan toko mesin dan suku cadang.
p) Mengawasi pekerjaan yang dilakukan oleh workshop pada mesin dan peralatan.
q) Pastikan bahwa buku catatan mesin dipelihara dengan baik.
r) Efisien mengoperasikan dan memelihara semua mesin dan peralatan kapal, terutama yang berkaitan dengan pencegahan keselamatan dan polusi.

s) Efisien mengoperasikan mesin utama selama perjalanan.

t) Pastikan bahwa langkah-langkah yang diambil untuk mencegah / mengurangi emisi asap dari kapal.

u) Terus memantau dan mengevaluasi penggerak utama dan mesin bantu, membandingkan mereka dengan catatan percobaan dan menginformasikan Perusahaan dari setiap penyimpangan besar.

v) Pastikan bahwa semua peralatan keselamatan dalam keadaan baik.

w) Memelihara catatan dari semua rutin dan pemeliharaan tak terjadwal sesuai dengan persyaratan kode dan prosedur Perusahaan.

x) Order dan batang bungker, dan mengawasi operasi pengisian bahan bakar.

y) Efektif mengontrol pemanfaatan dan toko suku cadang dan mempertahankan persediaan yang tepat dari semua item.

z) Orde suku cadang dan toko (termasuk minyak pelumas) untuk departemen mesin.

aa) Pribadi langsung pemeliharaan crane kargo, penyejuk udara, tanaman pendingin dan pemisah minyak-air.

bb) Memantau pemeliharaan kamar dingin, AC dan mesin terkait lainnya

cc) Segera memberitahukan kepada Guru cacat yang dapat mempengaruhi keselamatan kapal atau menempatkan lingkungan laut beresiko.

9) Tugas Masinis I

2/ E laporan ke C / E. Dalam ketiadaan C / E, 2 / E mungkin diperlukan untuk memimpin sebagai C / E, tunduk pada persetujuan terlebih dahulu dari DPA. Tanggung Jawab

a) Jauhkan pukul 04:00-8:00 mesin menonton kamar.

b) Mengatur kegiatan pemeliharaan dalam konsultasi dengan C / E.

c) Mengalokasikan pemeliharaan dan perbaikan untuk insinyur, dan mengawasi yang sama.

d) Benar menjaga buku catatan ruang mesin.

e) Memantau jadwal pemeliharaan untuk mesin utama, mesin bantu, kompresor, pembersih, pompa dan peralatan lainnya.

f) Co-ordinat dengan Electrical Engineer dan memastikan bahwa ia memelihara catatan yang tepat pemeliharaan mesin di bawah tanggung jawabnya.

g) Pastikan bahwa ruang mesin yang bersih dan bebas dari residu berminyak.

h) Membantu C / E dalam mempertahankan persediaan suku cadang, toko habis onboard.

i) Pastikan insinyur dan peringkat bekerja sesuai dengan prosedur perlindungan keselamatan dan lingkungan.

j) Mengevaluasi junior dan laporan kinerja ke C / E.

k) Mengambil alih menonton dan kontrol dari ruang mesin selama manuver kapal, terutama saat memasuki atau meninggalkan pelabuhan dan bagian dibatasi.

l) Lakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh C / E (tergantung situasi).

10) Tugas Masinis 2 (2 / E)

2 / E laporan ke C / E (melalui 1 / E).

Dalam ketiadaan dari 1 / E, 2 / E mungkin diperlukan untuk memimpin sebagai 1 / E, tunduk pada persetujuan terlebih dahulu dari DPA. Tanggung Jawabnya yaitu :

a) Jauhkan pukul 12:00-4:00 mesin menonton kamar.

b) Benar menjaga tambahan mesin, generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, sekoci motor, darurat kompresor, pompa kebakaran darurat dan insinerator.

c) Menganalisis air dan pengolahan kimia untuk pendingin mesin sistem air utama.

d) Melakukan pemeliharaan preventif pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan dalam ruang ruang mesin, dan menginformasikan C / E dari setiap kekurangan.
e) Menjaga catatan diperbarui pemeliharaan preventif rencana yang berkaitan dengan kompresor, generator dll
f) Menginformasikan C / E di muka kebutuhan suku cadang dan toko untuk mesin dikontrol.
g) Lakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh C / E (tergantung situasi).

11) Tugas Masinis 3 (3 / E)

3 / E laporan ke C / E (melalui 2 / E).

Dalam ketiadaan dari 3 / E, 4 / E mungkin diperlukan untuk memimpin sebagai 3 / E, tunduk pada persetujuan terlebih dahulu dari DPA. Tanggung Jawab:

a) Jauhkan 08:00-0:00 mesin menonton ruang yang disediakan ia memegang sertifikat kompetensi yang sesuai, yang lain C / E mempertahankan menonton ini.
b) Membantu C / E selama manuver kapal.
c) Benar menjaga bahan bakar minyak dan pemurni minyak pelumas dan filter.
d) Benar menjaga sistem bahan bakar transfer dan pabrik limbah.
e) Menjaga peralatan lainnya / mesin di ruang mesin seperti yang diperintahkan oleh C / E.
f) Melakukan transfer bahan bakar dan minyak pelumas, mempertahankan sounding tangki / catatan bunker dan membantu dalam pengisian bahan bakar.
g) Menjaga catatan diperbarui rencana pemeliharaan preventif pompa.

h) Menginformasikan C / E di muka kebutuhan suku cadang dan toko untuk mesin dikontrol.
i) Lakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh C / E (tergantung situasi).

12) Ratings atau Bawahan Bagian Mesin
a) Mandor (Kepala Kerja Oiler dan Wiper)
b) Fitter atau Juru Las
c) Oiler atau Juru Minyak
d) Wiper

13) Bagian Permakanan
a) Juru masak/ cook bertanggung jawab atas segala makanan, baik itu memasak, pengaturan menu makanan, dan persediaan makanan.
b) Mess boy / pembantu bertugas membantu Juru masak

c. Tugas Dan Kewajiban Anak Buah Kapal Dinas Geladak

PASAL 1 (Jaga Pelabuhan)

1) Waktu kerja orang dinas jaga selama kapal berlayar baik pada hari kerja, maupun pada hari minggu dan hari-hari libur resmi, adalah 8 jam sehari ditambah dengan waktu yang dibutuhkan:
a) Mengambil alih jaga dan buku harian deck.
b) Tanpa memperhatikan peraturan-peraturan setempat, maka untuk dinas harian, pembagian kerja adalah sebagai berikut:
07.00 – 12.00
13.00 – 16.00

2) Pekerjaan-pekerjaan di kapal dapat dibagi dalam:
a) Pekerjaan-pekerjaan untuk keperluan dinas pada umumnya.
b) Pekerjaan-pekerjaan dinas jaga.
c) Pekerjaan-pekerjaan dalam keadaan luar biasa.

3) Waktu makan diatur oleh nahkoda dengan mengingat waktu-waktu kerja yang telah ditetapkan, dengan catatan bahwa disamping itu diadakan coffee time 2 kali sehari selama 15 menit masing-masing.
4) Peraturan umum untuk dinas dipelabuhan atau ditempat berlabuh. Jam kerja adalah 7 jam pada hari-hari kerja, kecuali hari Sabtu 5 jam. Minggu dan hari-hari libur resmi 0 jam.
5) Para mualim jika perlu wajib bekerja lembbur atas permintaan nahkoda. Mualim I dengan kerja lembur diartikan pekerjaan-pekerjaan sebagai berikut.
   a) Pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan setelah selesai tugas jaga selama kapal berlayar.
   b) Pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan diluar jam-jam kerja yang ditentukan dalam no.5 pasal ini.
   c) Pekerjaan-pekerjaan yang tidak termasuk kerja lembur ialah:
      - Pekerjaan-pekerjaan penting untuk keselamatan kapal, ABK dan muatan.
      - Pekerjaan-pekerjaan untuk memegang sijil sekoci dan atau latihan sekoci, sijil kebakaran, dan atau latihan kebakaran.
   d) Dengan di berlakukannya fixed overtime (lembur tetap) maka semuaa awak kapal harus dengan suka rela melakukan kerja lembur minimal dua setengah jam sehari dan maksimal sesuai dengan kondisi dan situasi setempat, cuaca, muatan schedule kapal dll. Atas pertimbangan dan perintah nahkoda jaga pelabuhan.
   e) Para mualim yang ditugaskan jaga pelabuhan dilarang meninggalkan kapal selama waktu jaga. Ia bertanggung jawab atas keamanan kapal beserta muatan serta alat-alat bantu untuk permuatan.
   f) Terutama ia dibebankan tugas menjamin dan menyelenggarakan pekerjaan serta tata tertib diseluruh kapal dalam bidang teknis yang lazim menjadi tanggung jawab deck umpamanya :

- Minta aliran listrik atau stroom untuk menjalankan derek-derek untuk dimuat.
- Memberitahu masinis apabila aliran listrik atau stroom tidak dipakai lagi.

PASAL 2 (Dinas Laut)

Yang diartikan dengan dinas jaga dianjungan dan dinas jaga di kamar mesin:

1) Selama berlayar
2) waktu jangkar, diperairan ramai, waktu hujan lebat, kabut, arus laut, dan bila nahkoda anggap perlu.

Terdapat 6 masa jaga selama 4 hari, dimulai jam 00.00

Jaga anjungan	: 8 jam sehari.	
Larut malam (middle watch)	: 00.00 – 04.00	mualim II
Dini hari (morning watch)	: 04.00 – 08.00	mualim I/IV
Pagi hari (forenoon watch)	: 08.00 – 12.00	mualim III
Siang hari (afternoon watch)	: 12.00 – 16.00	mualim II
Sore hari (dog watch)	: 16.00 – 20.00	mualim I
Malam hari (first watch)	: 20.00 – 24.00	mualim III

1) Di perairan ramai atau berbahaya, waktu cuaca buruk, waktu kabut, atau setiap keadaan lain yang mengurangi pengelihatan, masuk atau keluar pelabuhan atau sungai, nahkoda diwajibkan berada di anjungan.
2) Mualim dinas (jaga) waktu melakukan jaga laut harus selalu berada di anjungan dan tidak diperkenankan meninggalkan anjungan tanpa seizin nahkoda.

   Sesudah jaga laut ia melakukan ronda dan melaporkan keadaan waktu ronda wajib ditulis di Journal Kapal.
3) Jaga pelabuhan (berlabuh/sandar).

Jaga pelabuhan pada saat kapal sedang berlabuh/sandar diatur menurut kepentingannya nahkoda:

a) Jaga mencegah pencurian.
b) Jaga di anjungan.
c) Jaga Kebakaran.
d) Jaga dok, reparasi, las, dll.

3. Refleksi

Setiap crew kapal yang bertugas harus melakukan tugas jaga dengan sebaik-baiknya sesuai dengan struktur organisasi di atas kapal.

4. Tugas

a. Pelajari dengan seksama materi tentang tugas dan tanggung jawab awak kapal.
b. Lakukan identifikasi bagian-bagian tugas dan tanggung jawab awak kapal.
c. Catat hasil identifikasi dalam bentuk laporan tertulis.

5. Tes Formatif

a. Soal

1) Jelaskan secara ringkas tanggung jawab seorang Nakhoda?
2) Jelaskan jabatan – jabatan seorang nakhoda diatas kapal?
3) Jelaskan tugas seorang mualim I?
4) Buatlah jadwal dinas jaga lengkap dengan petugasnya?

b. Jawaban

1) Secara ringkas tanggung jawab Nakhoda kapal dapat dirinci antara lain :
   a) Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna
   b) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan
   c) Membuat kapalnya layak laut (seaworthy)
   d) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran
   e) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya
   f) Mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku

2) Jabatan-jabatan Nakhoda diatas kapal yang diatur oleh peraturan dan perundang-undangan yaitu :

   a) Sebagai Pemegang Kewibawaan Umum di atas kapal. (pasal 384, 385 KUHD serta pasal 55 UU. No. 21 Th. 1992).

      Nakhoda sebagai Pemegang Kewibawaan Umum Mengandung pengertian bahwa semua orang yang berada di atas kapal, tanpa kecuali harus taat serta patuh kepada perintah-perintah Nakhoda demi terciptanya keamanan dan ketertiban di atas kapal. Tidak ada suatu alasan apapun yang dapat dipakai oleh orang-orang yang berada di atas kapal untuk menentang perintah Nakhoda sepanjang perintah itu tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Aetiap penentangan terhadap perintah Nakhoda yang demikian itu merupakan pelanggaran hukum, sesuai dengan pasal 459 dam 460 KUH. Pidana, serta pasal 118 UU. No.21, Th. 1992. Jadi menentang perintah atasan bagi awak kapal dianggap menentang perintah Nakhoda karena atasan itu bertindak untuk dan atas nama Nakhoda.

b) Sebagai Pemimpin Kapal. (pasal 341 KUHD, pasal 55 UU. No. 21 Th. 1992 serta pasal 1/1 (c) STCW 1978).

   Nakhoda bertanggung jawab dalam membawa kapal berlayar dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain atau dari tempat satu ke tempat lain dengan selamat, aman sampai tujuan terhadap penumpang dan segala muatannya.

c) Sebagai Penegak Hukum. (pasal 387, 388, 390, 394 (a) KUHD, serta pasal 55 No. 21 Th. 1992).

   Nakhoda adalah sebagai penegak atau abdi hukum di atas kapal sehingga apabila diatas kapal terjadi peristiwa pidana, maka Nakhoda berwenang bertindak selaku Polisi atau Jaksa. Dalam kaitannya selaku penegak hukum, Nakhoda dapat mengambil tindakan antara lain :

   - menahan/mengurung tersangka di atas kapal
   - membuat Berita Acara Pemeriksaan (BAP)
   - mengumpulkan bukti-bukti
   - menyerahkan tersangka dan bukti-bukti serta Berita Acara
   - Pemeriksaan (BAP) pada pihak Polisi atau Jaksa di pelabuhan pertama yang disinggahi.

d) Sebagai Pegawai Pencatatan Sipil. (Reglemen Pencatatan Sipil bagi Kelahiran dan Kematian, serta pasal 55 UU. No. 21. Th. 1992).

   Apabila diatas kapal terjadi peristiwa-peristiwa seperti kelahiran dan kematian maka Nakhoda berwenang bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Tindakan-tindakan yang harus dilakukan Nakhoda jika di dalam pelayaran terjadi kelahiran antara lain :

   - Membuat Berita Acara Kelahiran dengan 2 orang saksi (biasanya Perwira kapal)
   - Mencatat terjadinya kelahiran tersebut dalam Buku Harian Kapal

- Menyerahkan Berita Acara Kelahiran tersebut pada Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi Jikalau terjadi kematian :
  - Membuat Berita Acara Kematian dengan 2 orang saksi (biasanya Perwira kapal)
  - Mencatat terjadinya kematian tersebut dalam Buku Harian Kapal
  - Menyerahkan Berita Acara Kematian tersebut pada Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi
  - Sebab-sebab kematian tidak boleh ditulis dalam Berita Acara Kematian maupun Buku Harian Kapal, karena wewenang membuat visum ada pada tangan dokter Apabila kelahiran maupun kematian terjadi di luar negeri, Berita Acaranya diserahkan pada Kantor Kedutaan Besar R.I. yang berada di negara yang bersangkutan.

e) Sebagai Notaris. (pasal 947 dan 952 KUHPerdata, serta pasal 55 UU. No. 21, Th. 1992).

Tugas seorang Master atau nahkoda adalah untuk mengatur seluruh Perwira dan ABK kapal agar mereka bekerja sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan oleh ISM Code dari Perusahaaan Perkapalan.

3) Tugas seorang mualim I yaitu:

a) Mualim I adalah kepala dari dinas deck (geladak) dan pula membantu nahkoda dalam hal mengatur pelayanan di kapal jika kapal tidak punya seorang penata usaha atau jenang kapal.

b) Dinas geladak

- Pemeliharaan seluruh kapal kecuali kamar mesin dan ruangan-ruangan lainnya yang dipergunakan untuk kebutuhan dinas kamar mesin.

- Muat bongkar muatan di palka-palka dan lain-lain.
- Pekerjaan-pekerjaan administrasi yang berhubungan dengan pengangkutan muatan, bagasi pos dan lain-lain.

c) Pengganti Nahkoda Pada waktu nahkoda berhalang maka Mualim I memimpin kapal atas perintahnya.

d) Mualim I harus mengetahui benar peraturan-peraturan dinas perusahaan dan semua instruksi-instruksi mengenai tugas perwakilan, pengangkutan

4) Jadwal dinas jaga dan petugasnya adalah :

Terdapat 6 masa jaga selama 4 hari, dimulai jam 00.00

Jaga anjungan	: 8 jam sehari.	
Larut malam (middle watch)	: 00.00 – 04.00	mualim II
Dini hari (morning watch)	: 04.00 – 08.00	mualim I/IV
Pagi hari (forenoon watch)	: 08.00 – 12.00	mualim III
Siang hari (afternoon watch)	: 12.00 – 16.00	mualim II
Sore hari (dog watch)	: 16.00 – 20.00	mualim I
Malam hari (first watch)	: 20.00 – 24.00	mualim III

C. Penilaian

1. Sikap

a. Lembar Penilaian Sikap

No	Nama	Perilaku yang diamati pada pembelajaran				
		Menghargai	Disiplin	Keaktifan	Kerjasama	Komunikasi
1	....					
2	....					
3	....					

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s/d 5

Penafsiran angka :
1. Sangat kurang,
2. Kurang
3. Cukup,
4. Baik,
5. Amat baik

2. Pengetahuan

a. Lembar Penilaian Keterampilan

No	Nama	Aspek Penilaian						Jumlah Skor	Nilai
		a	b	c	d	e	f		
1									
2									
3									

Aspek yang dinilai :

a. Tekun
b. Perhatian
c. Disiplin
d. Bertanya
e. Berpendapat
f. Aktif membantu

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s/d 5

Penafsiran angka: 1 = 60, 2 = 70, 3 = 80, 4 = 90, 5 = 100

3. Keterampilan

a. Rubrik kegiatan diskusi

No	Nama Siswa	Aspek Pengamatan					Jumlah Skor	Nilai	Ket
		Kerja sama	Mengkomunikasikan pendapat	Toleransi	Keaktifan	Menghargai pendapat teman			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \text{ x } 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

b. Rubrik Penilaian Presentasi

No	Nama Siswa	Aspek Penilaian						∑ Skor	Nilai	Ket
		Komuni Kasi	Sistematika penyampaian	Wawasan	Keberanian	Antusias	*Gesture* dan penampilan			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \text{ x } 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

Kegiatan Pembelajaran 4. Menganalisis Tanggung Jawab Awak Kapal Bagian II (tanggung jawab awak kapal dalam implementasi UNCLOS 1982)

A. Deskripsi

Sebagaimana kita ketahui bahwa saat ini Indonesia memiliki wilayah perairan terbesar di dunia dan dua pertiga dari wilayahnya merupakan wilayah perairan. Secara geografis Indonesia merupakan negara maritim, yang memiliki luas laut sebesar 5,8 Juta km^2 yang terdiri dari laut territorial dengan luas 0.8 juta km2, laut nusantara 2.3 juta km^2 dan zona ekonomi eksklusif 2.7 juta km2.

Disamping itu Indonesia memiliki pulau sebanyak 17.480 pulau dan garis pantai sepanjang 95.181 km. Pada saat Indonesia diproklamasikan sebagai negara yang merdeka pada tanggal 17 Agustus 1945 oleh dwi-tunggal Soekarno-Hatta, Indonesia merupakan negara yang terdiri atas beribu pulau yang tersebar dari Sabang sampai Merauke, dan dapat disebut sebagai negara pulau-pulau. Undang – undang Dasar 1945 yang resmi diberlakukan pada tanggal 18 Agustus 1945 menyatakan bahwa Indonesia adalah negara kesatuan dalam bentuk republik, namun sayangnya ketika itu tidak disebutkan batas-batas wilayah nasional Indonesia sesungguhnya.

Negara Indonesia adalah negara kepulauan (archipelagic state) yang sudah lama diperjuangkan di forum internasional. Diawali dengan Deklarasi Djuanda tahun 1957 lalu diikuti UU Prp No 4/1960 tentang Perairan Indonesia. Prof Mochtar Kusumaatmadja dengan tim negosiasi Indonesia lainnya menawarkan konsep "Negara Kepulauan" untuk dapat diterima di Konferensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) III, sehingga dalam *"The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982"* dicantumkan Bagian IV mengenai negara kepulauan, konsepsi itu menyatukan wilayah kita. Di antara pulau-pulau kita tidak ada laut bebas, karena sebagai Negara kepulauan, Indonesia boleh menarik garis

pangkal (baselines-nya) dari titik-titik terluar pulau-pulau terluar (*the outermost points of the outermost islands and drying reefs*).

Hal itu diundangkan dengan UU No 6/1996 tentang Perairan Indonesia untuk menggantikan UU Prp No 4/1960 sebagai implementasi UNCLOS 1982 dalam hukum nasional kita. Menurut UNCLOS 1982, Indonesia harus membuat peta garis batas, yang memuat koordinat garis dasar sebagai titik ditariknya garis pangkal kepulauan Indonesia.

Walaupun telah membuat peta garis batas, timbul sengketa Sipadan-Ligitan, dan kita tergopoh-gopoh membuat Peraturan Pemerintah No 38/2002, yang memuat titik-titik dasar termasuk di Pulau Sipadan-Ligitan. Sayang, PP itu harus direvisi karena *International Court of Justice* (ICJ) memutuskan kedua pulau itu milik Malaysia. Kini timbul masalah perebutan daerah cadangan minyak Ambalat dan Ambalat Timur (demikian Indonesia menyebutnya) atau blok minyak XYZ (oleh Malaysia). Kedua Negara telah memberi konsesi eksplorasi blok itu kepada perusahaan berbeda.

Indonesia telah memberi izin kepada ENI (Italia) dan Unocal (AS), sementara Shell mengantongi izin dari Malaysia. Maka terjadi dua klaim saling tumpang-tindih antara kedua negara bertetangga (*overlapping claim areas*).

Klaim tumpang-tindih dari dua atau lebih negara pada dasarnya bukan hal istimewa. Hal ini biasa terjadi di wilayah laut yang berdampingan. Hukum laut memberi hak kepada negara pantai untuk memiliki laut wilayah sejauh 12 mil laut, dan zona ekonomi eksklusif serta landas kontinen sejauh 200 mil laut yang diukur dari garis pangkalnya.

Bahkan, untuk landas kontinen jarak bisa mencapai 350 mil laut, jika dapat dibuktikan adanya natural prolongation (kepanjangan ilmiah) dari daratan negara pantai itu. Hal ini menyebabkan banyak negara berlomba mengklaim teritori lautnya sesuai dengan hak yang diberikan hukum laut. Untuk itu, permasalahan

batas antar negara yang bertetangga semestinya harus dilihat dari kacamata kerjasama antar negara, terlebih lagi bagi Indonesia; perbatasan itu harus dilihat sebagai pengikat kerja sama dan menjadikannnya sebagai beranda depan bangsa. Dengan dasar filosofi seperti itu, maka sesungguhnya pengembangan wilayah perbatasan harus dilihat dari semangat kerja sama kedua Negara Selama ini terdapat upaya-upaya yang dilakukan pemerintah Indonesia untuk mengembalikan jiwa kebaharian dalam pembangunan kelautan di Indonesia. Indonesia dibawah kepemimpinan Presiden **Soekarno**, mendeklarasikan Wawasan Nusantara pada tanggal 13 Desember tahun 1957 yang dikenal dengan ***"Deklarasi Djoeanda"*** yang memandang laut merupakan satu keutuhan wilayah dengan darat, ini merupakan titik awal kebangkitan bangsa bahari setelah kemerdekaan Indonesia. Hal ini kemudian diundangkan dengan Undang-Undang No.4 Tahun 1960 dan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1962.

Dengan terbitnya UNCLOS 1982 tersebut maka membawa konsekuensi logis bagi bangsa Indonesia yaitu adanya amanat yang harus dilaksanakan berupa hak-hak dan kewajiban dalam pengelolaan wilayah kelautan Indonesia berdasarkan hukum internasional.

Kini UNCLOS 1982 telah berjalan selama 25 tahun, tentu sebagai Negara Kepulauan sudah saatnya melakukan evaluasi kebijakan tentang apa saja yang telah dilaksanakan dan belum dilaksanakan dalam rangka memenuhi amanat seperti yang telah di cantumkan dalam UNCLOS 1982.

Berkenaan dengan hal tersebut, Dewan Kelautan Indonesia sebagai lembaga yangmempunyai fungsi melakukan kajian dan evaluasi kebijakan akan melaksanakan kajian mengenai implementasi dari UNCLOS 1982 terhadap penyelenggaraan pembangunan kelautan Indonesia sebagai Negara Kepulauan.

B. Kegiatan belajar

1. Tujuan Pembelajaran

Siswa dapat mengetahui hak dan kewajiban Indonesia terhadap implementasi UNCLOS 1982

2. Uraian Materi

a. Pengakuan internasional Terhadap konsepsi negara kepulauan

1) Deklarasi Djoeanda

Negara Indonesia mencatat tonggak sejarah baru di bidang hukum laut dan memperkokoh kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) ketika pada tanggal 13 Desember 1957 Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja mengeluarkan sebuah pernyataan (deklarasi) mengenai Wilayah Perairan Negara Republik Indonesia yang lengkapnya sebagai berikut: "*Bentuk geografi Indonesia sebagai suatu Negara Kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat corak tersendiri. Bagi keutuhan territorial dan untuk melindungi kekayaan Negara Indonesia semua kepulauan serta laut terletak di antaranya harus dianggap sebagai kesatuan yang bulat. Penentuan batas laut territorial seperti termaktub dalam Territoriale Zeen en Maritime Kringen Ordonnantie 1939 Pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan pertimbangan-pertimbangan di atas karena membagi wilayah daratan Indonesia dalam bagian-bagian terpisah dengan teritorialnya sendiri-sendiri. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan itu maka Pemerintah menyatakan bahwa segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk Negara Indonesia dengan tidak memandang daratan Negara Indonesia dan dengan demikian bagian daripada wilayah pedalaman atau Nasional yang berada di*

bawah kedaulatan mutlak Indonesia. Lalu-lintas yang damai diperairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijaminselamat dan sekedar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan Negara Indonesia. Penentuan batas laut territorial yang lebarnya 12 mil diukur dari garisgaris yang menghubungkan titik-titik ujung terluar pada pulau-pulau Negara Indonesia."

Pengumuman Pemerintah Indonesia tersebut yang sekarang dikenal dengan sebutan Deklarasi Djuanda itu disiapkan dalam rangka menghadiri Konferensi Hukum Laut di Jenewa pada bulan Februari 1958. Pengumuman Pemerintah Indonesia yang menyatakan Indonesia sebagai negara kepulauan itu mendapat protes keras dari Amerika Serikat, Australia, Inggris, Belanda, dan New Zealand, tetapi mendapat dukungan dari Uni Soviet (waktu itu), dan Republik Rakyat Cina, Filipina, Ekuador. Pemerintah Indonesia terus melanjutkan kebijakan tersebut karena menyangkut kedaulatan negara atas wilayah laut dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Deklarasi Djuanda dipertegas lagi secara juridis formal dengan dibuatnya Undang-Undang Nomor 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.

Dengan adanya UU No.4/Prp/ Tahun 1960 tersebut, menjadikan luas wilayah laut Indonesia yang tadinya 2.027.087 km2 (daratan) menjadi 5.193.250 km2, suatu penambahan yang wilayah berupa perairan nasional (laut) sebesar 3.166.163 km^2. Di pihak lain, yaitu dalam tataran internasional masyarakat internasional melalui Perserikatan Bangsa-Bangsa terus melakukan berbagai upaya kodifikasi hukum laut melalui konferensi-konferensi internasional, yaitu Konferensi Hukum Laut di Jenewa tahun 1958 (*United Nations Conference on the Law of the Sea* - UNCLOS I) yang menghasilkan 4 (empat) Konvensi, tetapi Konferensi tersebut gagal menentukan lebar laut territorial dan konsepsi negara kepulauan yang diajukan Indonesia, kemudian dilanjutkan dengan

Konferensi kedua (UNCLOS II) yang juga mengalami kegagalan dalam menetapkan dua ketentuan penting tersebut, yang penetapan lebar laut teritorial dan negara kepulauan.

UNCLOS I dan UNCLOS II telah gagal menentukan lebar laut territorial dan konsepsi Negara kepulauan karena berbagai kepentingan setiap Negara, maka PBB terus melanjutkan upaya kodifikasi dan unifikasi hukum laut internasional terutama dimulai sejak tahun 1973 di mana tahun 1970an itu merupakan awal kebangkitan kesadaran masyarakat internasional atas pentingnya mengatur dan menjaga lingkungan global termasuk lingkungan laut, sehingga melalui proses panjang dari tahun 1973-1982 akhirnya Konferensi ketiga (UNCLOS III) itu berhasil membentuk sebuah Konvensi yang sekarang dikenal sebagai Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 *(United Nations Convention on the Law of the Sea*) yang ditandatangani oleh 119 Negara di Teluk Montego Jamaika tanggal 10 Desember 1982. 5 Ketika Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut masih dalam proses perdebatan, hebatnya Indonesia adalah telah mengumumkan pada tanggal 21 Maret 1980 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesaia selebar 200 mil, dan ternyata bersinergi dengan terbentukya Konvensi tersebut, sehingga sesuai dengan praktik Negara-negara dan telah diaturnya ZEE dalam Konvensi Hukum Laut 1982, maka Indonesia mengeluarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia yang mempunyai karakter *sui generis* itu.

2) Konsep Wawasan Nusantara dalam Konvensi Hukum Laut 1982

Indonesia yang merupakan Negara Kepulauan yang diperjuangkan oleh Mochtar Kusumaatmadja dari sejak Deklarasi Juanda 1957 sampai diakuinya konsepsi tersebut oleh dunia internasional dalam Konvensi Hukum Laut 1982 adalah sebenarnya suatu kebanggaan yang luar biasa bagi bangsa dan Negara Indonesia, tetapi sebagian masyarakat

Indonesia tidak begitu mengenal dengan baik bahwa Indonesia mempunyai luas laut dua per tiga dari luar daratan dan pemerintah juga tidak begitu *care* melakukan pembangunan yang berorientasi ke laut, tetapi masih terfokus pada paradigma pembangunan di darat.

Padahal pembangunan yang dicanangkan oleh para pendahulu itu sudah termaktub dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Nomor IV/MPR/1978 tentang Garis- Garis Besar Haluan Negara dalam Bab II mengenai Pola Dasar Pembangunan Nasional menegaskan bahwa "*wawasan dalam mencapai tujuan pembangunan nasional adalah Wawasan Nusantara yang mencakup satu kesatuan politik, satu kesatuan sosial budaya, satu kesatuan ekonomi, dan satu kesatuan pertahanan dan keamanan*".

Dengan di tetapkannya Wawasan Nusantara sebagai konsepsi kesatuan wilayah, bangsa, dan Negara yang memandang Indonesia sebagai suatu kesatuan yang meliputi tanah (darat) dan air (laut) secara tidak terpisahkan merupakan tahapan akhir dari perjuangan konsepsi Wawasan Nusantara yang dimulai sejak Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957.

Wawasan Nusantara yang dalam status juridisnya adalah negara kepulauan (*archipelagic states*) sudah diakui oleh masyarakat internasional dengan adanya Konvensi Hukum Laut 1982 yang diatur dalam Bab IV Pasal 46 yang berbunyi sebagai berikut :

(a) "*Archipelagic State" means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands*;

(b) "*Archipelago" means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such*.

Negara kepulauan adalah suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Kepulauan berarti suat gugusan pulau termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud ilmiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian erat, sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi, dan politik yang hakiki atau yang secara histories dianggap sebagai demikian.



Gambar 1. Batas wilayah Indonesia sebelum deklarasi Djoeanda



Gambar 2. Batas wilayah Indonesia sesudah deklarasi Djoeanda

3) Peran dan Konsekuensi Indonesia sebagai Negara Kepulauan

Di balik keberhasilan Indonesia yang telah memperjuangkan lebar laut teritorial sejauh 12 mil laut dan perjuangan yang terpenting diterimanya konsep wawasan nusantara menjadi negara kepulauan oleh dunia internasional adalah tersimpannya tanggung jawab besar dalam memanfaatkan perairan Indonesia (perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial) dan kekayaan sumber daya alam di dalamnya dengan seoptimal mungkin bagi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat Indonesia. Tanggung jawab besar yang diemban oleh NKRI ini untuk menjadikan negara ini menjadi negara besar yang memberikan kesejahteraan bagi masyarakat Indonesia sesuai dengan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

Pemerintah Indonesia mempunyai peranan yang mahapenting untuk menjaga Indonesia sebagai negara kepulauan yang mempunyai wilayah laut sangat luas dan mengelola kekayaan sumber daya alamnya dengan baik dan benar. Peranan tersebut dapat berupa adanya anggaran yang memadai untuk pembangunan di bidang kelautan dan penegakan hukum dan kedaulatan NKRI di Perairan Indonesia, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE), landas kontinen, dan laut lepas sebagaimana diatur oleh Konvensi Hukum Laut 1982 dan hukum internasional lainnya. Indonesia secara juridis formal sudah sangat kuat atas wilayah lautnya, tetapi konsekuensinya adalah Indonesia harus menjaga kekayaan sumberdaya alam di laut dan memanfaatkannya dengan optimal bagi kepentingan nasional dan seluruh rakyat Indonesia. Indonesia jangan hanya bangga menjadi negara kepulauan, tetapi tidak mau dan tidak mampu menjaga laut dan kekayaannya. Apabila Indonesia tidak mau menjaganya dengan baik, maka apa yang terjadi selama berupa *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan-nelayan asing, transaksi atau perdagangan ilegal, perompakan (*piracy*),

pencemaran/perusakan lingkungan laut, terus berlangsung, maka akan terkuras kekayaan laut Indonesia dan Indonesia akan menjadi negara miskin. Oleh karena itu, Indonesia harus bangkit membangun bidang kelautan termasuk membangun infrastruktur, peralatan, dan penegakan hukumnya, sehingga status Indonesia sebagai negara kepulauan tidak hanya di atas kertas perjanjiannya saja, tetapi harus menjadikan negara besar yang memberikan kemakmuran dan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia. Indonesia tidak hanya bangga menjadi negara kepulauan, tetapi harus menjadi negara maritim (*maritime state*) dan negara kelautan (*ocean state*), sehingga semboyan *jales veva jaya mahe* terlaksana dengan baik.

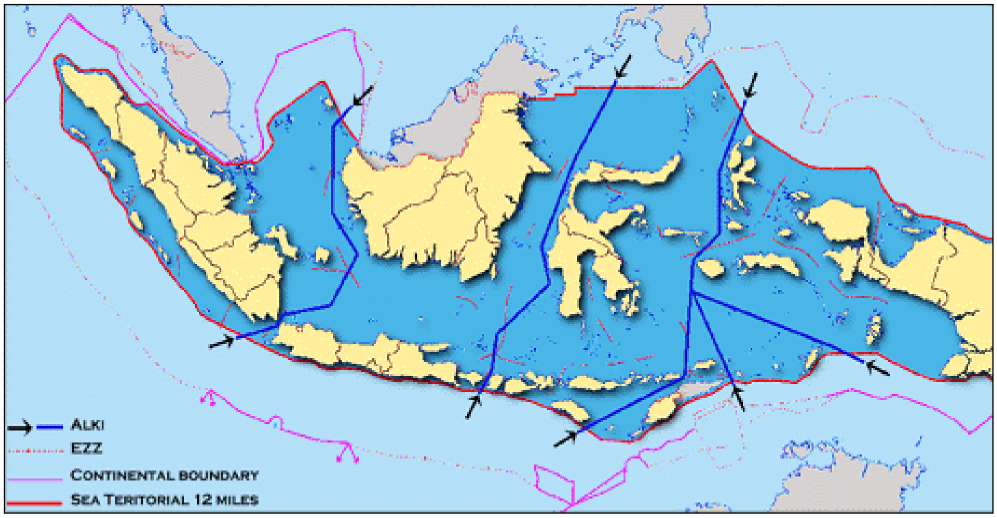
4) Hak dan Kewajiban Negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan

Kewajiban Indonesia sebagai Negara Kepulauan sudah diatur oleh Pasal 47-53 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 47 menyatakan bahwa Negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan (*arhipelagic baselines*) dan aturan ini sudah ditransformasikan atau diimplementasikan ke dalam *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia* dan *PP Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan,* dan *PP Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia*.



Gambar 3. Peta Perairan Indonesia Berdasarkan UU No. 6 Tahun 1996

Kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang terikat oleh Konvensi Hukum Laut 1982 sudah terlaksana dengan baik, seperti pengukuran lebar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landasan kontinen seperti yang dikehendaki oleh Pasal 48 Konvensi walaupun belum semua ditetapkan . Penetapan batas zona-zona maritime tersebut harus dengan kesepakatan dengan negara-negara tetangga baik dengan Negara yang saling berhadapan maupun negara berdampingan. Kewajiban Indonesia lainnya adalah menghormati persetujuan-persetujuan yang sudah ada, hak-hak penangkapan ikan tradisional, dan pemasangan kabel-kabel bawah laut yang dilakukan oleh negara-negara tetangga, menghormati hak lintas damai (*right of innocent passage*), dan hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*).



Gambar 4. Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Berdasarkan PP No. 37 Tahun 2002.

Kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang menyangkut hak-hak Negara lain dipastikan sudah dan akan dilaksanakan dengan sebaik-baiknya, tetapi persoalan bukan itu. Kewajiban Indonesia yang terpenting sebagai negara kepulauan adalah kewajiban melaksanakan kedaulatan NKRI di perairan kepulauan, yaitu kewajiban memanfaatkan sumber daya alam hayati dan nonhayati di perairan kepulauan serta melaksanakan penegakan hukumnya. Perairan kepulauan adalah bagian dari kedaulatan NKRI dan perairan ini yang sejak dahulu diperjuangkan oleh para pendahulu negara ini termasuk oleh dengan adanya Deklarasi Djuanda dan perjuangan oleh Mochtar Kusumaatmadja di forum Internasional sampai terbentuknya Konvensi Hukum Laut 1982. Di perairan kepulauan terdapat kekayaan sumber daya alam nonhayati berupa minyak, gas, dan pertambangan lainnya yang belum dimanfaatkan secara optimal karena ketidakberdayaan sumber daya manusia dan teknologi. Kalau pun ada investasi asing dalam eksplorasi dan eksploitasi di perairan kepulauan tersebut, harus diupayakan melibatkan SDM bangsa kita, sehingga keuntungan besarnya bagi

negara dan bangsa. Yang tak kalah pentingnya adalah bagaimana kewajiban Indonesia dalam menjaga sumber daya alam hayati berupa ikan yang berlimpah itu, jangan sampai terus-menerus dikuras oleh nelayan-nelayan asing.

b. Perairan Pedalaman

Perairan pedalaman (*internal waters*) adalah bagian dari perairan suatu negara yang tunduk pada kedaulatan negara tersebut, seperti halnya perairan pedalaman di Indonesia yang sudah diatur oleh Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Pasal 3 ayat (4) UU No. 6/1996 menegaskan bahwa *perairan pedalaman Indonesia adalahsemua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia termasuk ke dalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup*.

Pasal 8 Konvensi Hukum Laut 1982 menyatakan bahwa : "… *waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State*", yaitu bahwa perairan pedalaman adalah perairan pada sisi darat garis pangkal laut territorial merupakan bagian perairan pedalaman negara tersebut.

Perairan pedalaman Indonesia adalah sepenuhnya berada di bawah kedaulatan Negara Indonesia, sampai saat ini Indonesia belum menetapkan wilayah perairan pedalaman, dengan identifikasinya. Selain itu di perairan pedalaman tersebut terdapat pelabuhan tempat bongkar muat barang ekspor-impor dari dan ke Indonesia. Dalam konteks pembangunan ekonomi nasional Indonesia, pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia sudah seharusnya mempunyai standar internasional dan mampu bersaing secara global dengan pelabuhan-pelabuhan luar negeri. Indonesia wajib

memberikan keamanan dan keselamatan pelayaran internasional sejalan dengan *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) *Code* yang diadopsi oleh *International Maritime Organization* (IMO) tanggal 12 Desember 2002.

Di samping itu, perairan pedalaman Indonesia sering dijadikan tempat pembuangan limbah sehingga perairan pedalaman di beberapa tempat di Indonesia sering tampak kotor, dan mungkin terjadi pencemaran lingkungan laut dan perusakan habitatnya. Apabila pemerintah membiarkan keadaan tersebut di perairan pedalaman, maka dapat dianggap telah melanggar kewajiban negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1982 yang berbunyi : "*States have the obligation to protect and preserve the marine environment*". Kewajiban Indonesia di perairan pedalaman adalah untuk kepentingan Indonesia, yaitu berupa kewajiban menjaga dan melestarikan lingkungan hidup secara keseluruhan, walapun dalam konteks lingkungan laut sudah ada Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Laut yang merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

c. Zona Ekonomi Eksklusif

Konvensi Hukum Laut 1982 telah mengatur secara lengkap tentang zona ekonomi eksklusif yang mempunyai sifat sui generis atau *specific legal regime*, seperti yang terdapat dalam Pasal 55-75. Pasal 55 Konvensi berbunyi sebagai berikut :

the exclusive economic zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to the specific legal regime established in this Part, under which the rights and jurisdiction of the coastal State and the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.

Zona ekonomi eksklusif adalah daerah di luar dan berdamping dengan laut territorial yang tunduk pada rejim hukum khusus di mana terdapat hak-hak dan jurisdiksi Negara pantai, hak dan kebebasan Negara lain yang diatur oleh Konvensi. Lebar zona ekonomi eksklusif bagi setiap Negara pantai adalah 200 mil sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 57 Konvensi yang berbunyi : *the exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured*, yang artinya bahwa zona ekonomi eksklusif tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal di mana laut territorial diukur.

Indonesia mempunyai hak-hak, jurisdiksi, dan kewajiban di zona ekonomi eksklusif karena sudah terikat oleh Konvensi Hukum Laut 1985 dengan UU No. 17/1985. Di zona ekonomi eksklusif setiap Negara pantai seperti Indonesia ini mempunyai hak berdaulat untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan mengelola sumber daya alam baik hayati maupun nonhayati di perairannya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta untuk keperluan ekonomi di zona tersebut seperti produksi energi dari air, arus, dan angin. Sedangkan jurisdiksi Indonesia di zona itu adalah jurisdiksi membuat dan menggunakan pulau buatan, instalasi, dan bangunan, riset ilmiah kelautan, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Dalam melaksanakan hak berdaulat dan jurisdiksinya di zona ekonomi eksklusif itu, Indonesia harus memperhatikan hak dan kewajiban Negara lain.

Hal yang tidak kalah pentingnya adalah kewajiban menetapkan batas-batas zona ekonomi eksklusif Indonesia dengan negara tetangga berdasarkan perjanjian, pembuatan peta dan koordinat geografis serta menyampaikan salinannya ke Sekretaris Jenderal PBB.

Di zona ekonomi eksklusif Indonesia, semua Negara baik Negara pantai maupun tidak berpantai mempunyai hak kebebasan pelayaran dan penerbangan, kebebasan memasang kabel dan pipa bawah laut dan

penggunaan sah lainnya menurut hukum internasional dan Konvensi Hukum Laut 1982. Dalam melaksanakan hak-hak dan kebebasan tersebut, Negara lain harus menghormati peraturan perundang-undangan Indonesia sebagai negara pantai yang mempunyai zona ekonomi eksklusif tersebut.

d. Landas Kontinen

Landas Kontinen (*continental shelf*) sudah diatur oleh Konvensi-Konvensi Jenewa 1958 yang sekarang sudah tidak berlaku lagi karena digantikan dengan Konvensi Hukum Laut 1982. Pengertian landas kontinen mengalami perubahan signifikan sebagaimana terdapat dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Menurut Pasal 1 Konvensi Jenewa (*Convention on the Continental Shelf*) 1958 pengertian landas kontinen adalah sebagai berikut :

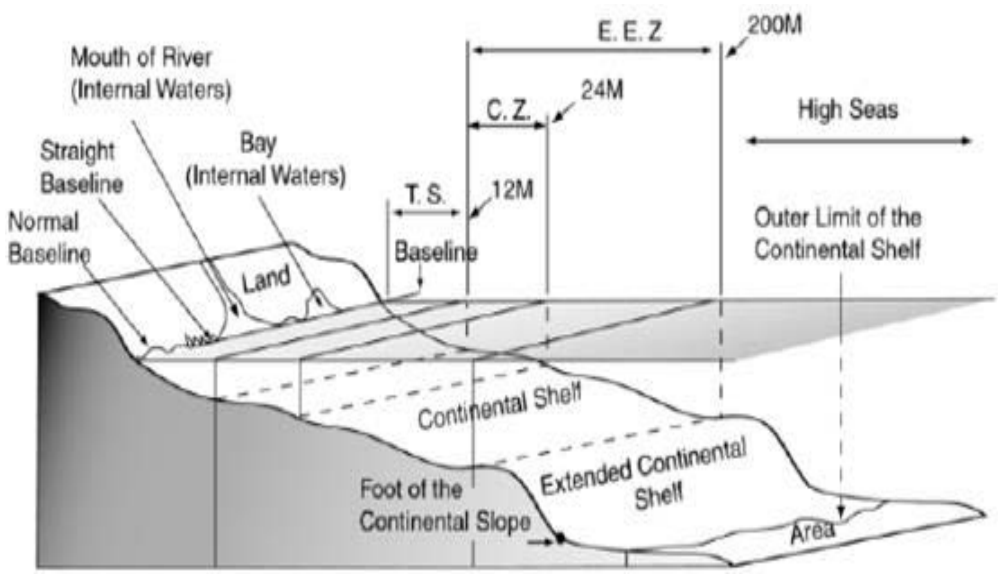
"*For the purpose if these articles, the term continental shelf is used as referring (a) to the seabed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast but outside the area of the territorial sea, to a depth of 200 metres or, beyond that limit, to where the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas; (b) to the seabed and subsoil of similar submarine areas adjacent to the coasts of islands*".

Pengertian landas kontinen menurut Konvensi Jenewa 1958 tersebut adalah:

1) Dasar laut dan tanah di bawahnya yang berhadapan dengan pantai tapi di luar laut territorial sampai kedalaman 200 meter atau di luar batas itu sampai dimungkinkan eksploitasi sumber daya alam tersebut;
2) Sampai dasar laut dan tanah di bawahnya yang berhadapan dengan pantai dari pulaupulau. pada umumnya pengertian landas kontinen tersebut akan mempunyai kedalamanan 130-500 meter, di sambung dengan lereng kontinen (*continental slope*) dengan kedalaman 1200-3500 meter, dan di terakhir adalah tanjakan kontinen (*continental rise*) dengan kedalaman 3500-5500 meter. ketiga kontinen tersebut membentuk continental margin atau pinggiran kontinen.

Pengertian Landas kontinen menurut Pasal 76 ayat (1), ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut adalah landas kontinen yang meliputi sebagai berikut :

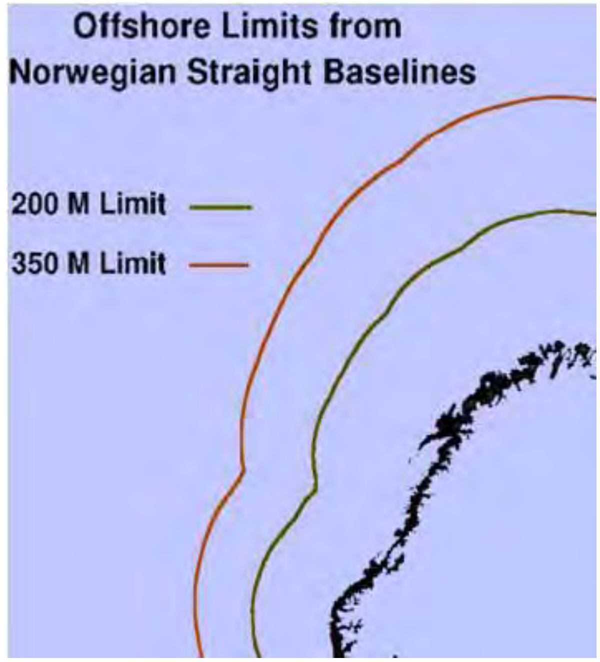
1) Dasar laut dan tanah di bawahnya yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang adanya kelanjutan ilmiah dari wilayah daratannya sampai ke pinggiran tepi kontinen; atau
2) Dasar laut dan tanah di bawahnya sampai jarak 200 mil laut dari garis pangkal di mana laut teritorial diukur;
3) Landas kontinen dimungkinkan mencapai 350 mil laut dari garis pangkal di mana laut teritorial diukur; atau
4) Tidak melebihi 100 mil laut dari kedalaman *(isobath)* 2500 meter.



Gambar 5. Landas Kontinen Menurut Konvensi Hukum Laut 1982.

Indonesia diperkirakan memiliki potensi untuk menetapkan batas terluar landas kontinen sampai sejauh 350 mil di tiga tempat, yaitu Aceh sebelah Barat, Pulau Sumba sebelah Selatan, dan Utara Pulau Irian ke arah Utara.

Indonesia mempunyai hak eksplorasi dan eksploitasi kekayaan sumber daya alam di landas kontinen sebagaimana diatur oleh Pasal 77 Konvensi Hukum Laut 1982, tetapi di samping itu Indonesia mempunyai kewajiban untuk menetapkan batas terluar landas kontinen sejauh 350 mil dan menyampaikan kepada Komisi Landas Kontinen (*Commission on the Limits of the Continental Shelf*) yang selanjutnya diatur oleh Lampiran (*Annex*) II Konvensi Hukum Laut 1982. Penentapan batas-batas landas kontinen baik sejauh 200 mil maupun 350 mil tersebut wajib disampaikan salinannya kepada Sekretaris Jenderal PBB yang di dalamnya memuat informasi yang relevan seperti data geodetik dan peta-peta lainnya. Indonesia juga harus melakukan negosiasi penetapan batas-batas landas kontinen dengan negara tetangga dan jangan sampai terulang kasus Sipadan-Ligitan yang semula tentang perundingan batas-batas landas kontinen antara Indonesia dan Malaysia tersebut.



Gambar 6. Perbandingan batas landas kontinen dengan 200 mil dan 350 mil yang diukur dari garis pangkal

e. Laut Lepas

Pengaturan laut lepas (*high seas*) terdapat dalam Konvensi-Konvensi Jenewa yang merupakan hasil dari Konferensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) I tanggal 24 Februari - 27 April 1958. Pasal 1 Konvensi Jenewa 1958 tersebut memberikan pengertian laut lepas yang berbunyi : "*the term high seas means all parts of the sea that are not included in the territorial sea*

or in the internal waters of a State", bahwa laut lepas adalah semua bagian laut yang tidak termasuk laut teritorial atau perairan pedalaman suatu Negara. Konvensi Jenewa 1958 ini sudah tidak berlaku lagi karena ada yang baru, yaitu Konvensi Hukum Laut 1982. Pengertian laut lepas menurut Konvensi Jenewa 1958 tersebut sangat jauh dengan pengertian laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut 1982.

Konvensi Hukum Laut 1982 dalam Pasal 86 menyatakan pengertian laut lepas sebagai berikut : "*the provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State,* yaitu bahwa laut lepas adalah semua bagian laut yang tidak termasuk zona ekonomi eksklusif, laut territorial atau perairan pedalaman suatu negara dan perairan kepulauan dalam Negara kepulauan. Pengertian laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut 1982 ini sangat jauh statusnya dengan pengertian laut lepas menurut Konvensi Jenewa 1958. Laut lepas menurut Konvensi Jenewa 1958 adalah hanya 3 mil dari laut territorial, sedangkan laut lepas menurut Konvensi Hukum Laut 1982 adalah dimulai dari zona ekonomi eksklusif yang berarti dimulai dari 200 mil. Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, laut territorial yang sejauh 12 mil itu tunduk pada kedaulatan penuh suatu Negara, sedangkan zona ekonomi eksklusif yang sejauh itu mempunyai status *sui generic*, yaitu bahwa sifat khusus yang bukan bagian dari kedaulatan Negara, tetapi juga tidak tunduk pada rejim internasional. Dalam zona ekonomi eksklusif, setiap Negara mempunyai hak-hak berdaulat dan jurisdiksi sebagaimana dijelaskan di atas.

Pasal 87 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa laut lepas adalah terbuka bagi semua Negara baik Negara pantai (*costal States*) maupun Negara tidak berpantai (*land-locked States*). Semua Negara mempunyai kebebasan di laut lepas (*freedom of the high seas*), yaitu sebagai berikut :

1) Kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*);
2) Kebebasan penerbangan (*freedom of overflight*);
3) Kebebasan memasang kabel dan pipa bawah laut (*freedom to lay submarine cables and pipelines*);
4) Kebebasan membangun pulau buatan dan instalasi lainnya sesuai dengan hukum internasional (*freedom to construct artificial islands and other installations permitted under international law*);
5) Kebebasan penangkapan ikan (*freedom of fishing*);
6) Kebebasan riset ilmiah kelautan (*freedom of scientific research*).

Kebebasan di laut lepas tersebut harus memperhatikan kepentingan Negara lain dalam melaksanakan kebebasan yang sama karena pelaksanaan kebebasan tersebut harus dilaksanakan untuk tujuan-tujuan damai (*peaceful purposes*) dan tidak boleh negara melaksanakan kedaulatannya di laut lepas sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 88-89 Konvensi Hukum Laut 1982. Setiap kapal yang berlayar di laut lepas harus ada kebangsaannya karena ada ikatan antara kapal dengan Negara (*genuine link*) dan apabila kapal menggunakan dua negara atau lebih bendera Negara karena ingin mendapat kemudahan (*flag of convenience*) dianggap sebagai kapal tanpa kebangsaan. Pendaftaran kapal kepada negaranya menurut Konvensi Hukum Laut 1982 ini tidak berlaku bagi kapal-kapal yang digunakan untuk pelaksanakan tugas Perserikatan Bangsa-Bangsa, badan-badan dan lembaga khususnya atau bagi Badan Energi Atom Dunia *(the International Atomic Energy Agency)* sebagaimana diatur oleh Pasal 93 Konvensi Hukum Laut 1982.

Laut lepas adalah terbuka bagi setiap negara dan tidak ada kedaulatan suatu Negara di laut lepas, sehingga laut lepas adalah untuk tujuan damai. Namun demikian, setiap negara mempunyai enam kebebasan seperti disebutkan di atas, tetapi juga setiap Negara termasuk Indonesia mempunyai kewajiban untuk menghormati jurisdiksi negara bendera,

kewajiban memberikan bantuan (*duty to render assistance*) kepada orang dalam bahaya atau dalam kasus tabrakan (*collision*), sehingga negara pantai harus mempunyai TIM SAR (*Search and Rescue*). Setiap negara harus mengambil tindakan efektif untuk mencegah dan menghukum perdagangan budak, wajib bekerja sama memberantas perompakan (*piracy*), menumpas siaran gelap (*unauthorized broadcasting*).

Setiap negara pantai termasuk Indonesia mempunyai hak melakukan pengejaran seketika (*right of hot pursuit*) kapal asing yang diduga kuat telah melakukan pelanggaran peraturan perundang-undangan sampai kapal tersebut memasuki laut teritorial negaranya atau negara ketiga sebagaimana diatur oleh Pasal 111. Pasal 111 Konvensi Hukum Laut 1982 ini memberikan pesan bahwa setiap negara pantai harus mempunyai peralatan dan sumber daya manusia yang memadai untuk mengamankan kedaulatan dan kekayaan sumber daya alam di laut.

3. Refleksi

Indonesia adalah salah satu Negara yang ikut merumuskan materi dari UNCLOS 1982, utamanya yang terkait dengan rumusan bab IV tentang negara kepulauan *(archipelagic state).* Ketentuan tentang negara kepulauan mempunyai hubungan substansial dengan Deklarasi Djoeanda yang dicetuskan pada tahun 1957. Ini menunjukan bahwa sekalipun deklarasi tentang prinsip Negara kepulauan telah dicanangkan sejak tahun 1957, namun agar prinsip itu dapat diterima secara internasional memerlukan perjuangan diplomasi yang tangguh dan tentunya sangat melelahkan selama 25 tahun. Dengan ditanda-tangani oleh 158 negara termasuk Indonesia, maka sejak tahun 1982 itu pula UNCLOS 1982 menjadi dasar hukum kelautan internasional.

Tiga tahun kemudian Inonesia meratifikasi UNCLOS 1982 melalui ditetapkannya Undang Undang No. 17 Tahun 1985 tanggal 31 Desember 1985.

Sejak saat itu maka Indonesia memasuki tatanan hukum baru mengenai kewilayahan nusantara, yang harus terus diperjuangkan dalam diplomasi manca-negara. Perlu disadari bahwa sebagai suatu konsep kewilayahan, negara bukanlah sesuatu yang statis, Batas territorial suatu Negara terbukti secara empirik dapat berubah - dapat meluas dan menyusut - bergantung dari kemampuan suatu negara dalam menyelenggarakan pembinaan dan pertahanan kedaulatannya. Dalam konteks itulah maka adanya suatu aturan hukum laut yang diakui secara internasional menjadi sangat penting - sebagai aturan yang dapat diacu bersama khususnya oleh negara-negara yang telah meratifikasinya.

Sebagai negara yang menandatangani dan kemudian telah meratifikasinya menjadi bagian dari tataran hukum nasionalnya, maka Indonesia tentunya harus taat azas dengan berbagai ketentuan hukum laut internasional dari UNCLOS 1982, termasuk tentang hak dan kewajiban. Kajian ini telah berhasil menemukenali banyak hal tentang hak dan kewajiban, baik yang sudah kita kerjakan hingga saat ini atau yang perlu kita lakukan kemudian. Namun demikian perlu diketahui bahwa apa yang telah diidentifikasi dalam kajian ini masih akan terus berkembang, seiring dengan dinamika perkembangan dunia.

4. Tugas

a. Pelajari dengan seksama materi tentang UNCLOS 1982
b. Lakukan identifikasi hak dan kewajiban jenis-jenis wilayah di Perairan Indonesia.
c. Catat hasil identifikasi dalam bentuk laporan tertulis.

5. Tes Formatif

a. Soal

1) Gambarkan batas wilayah Indonesia sebelum deklarasi Djoeanda?
2) Gambarkan batas wilayah Indonesia setelah deklarasi Djoeanda?
3) Gambarkan Landas Kontinen Menurut Konvensi Hukum Laut 1982?
4) Gambarkan Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Berdasarkan PP No. 37 Tahun 2002 ?
5) Jelaskan bagaimana hak dan kewajiban Negara Indonesia di Zona Ekonomi Ekslusif (ZEEI)?

b. Jawaban

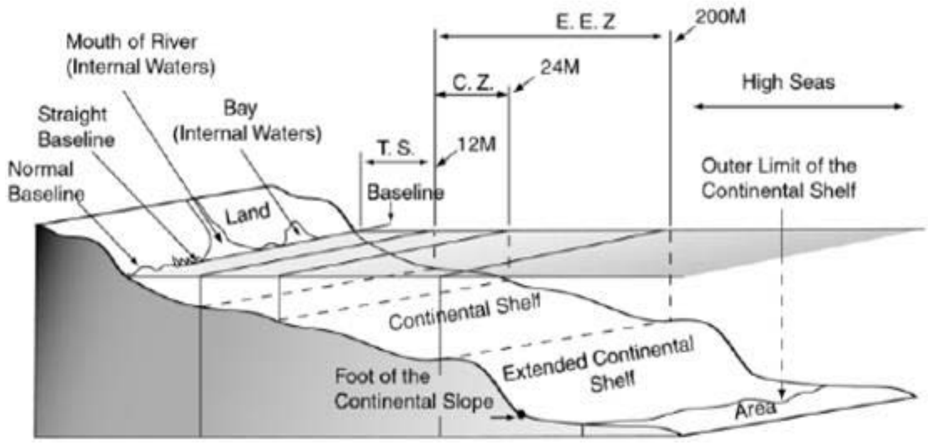
1) Wilayah Indonesia sebelum deklarasi Djoeanda



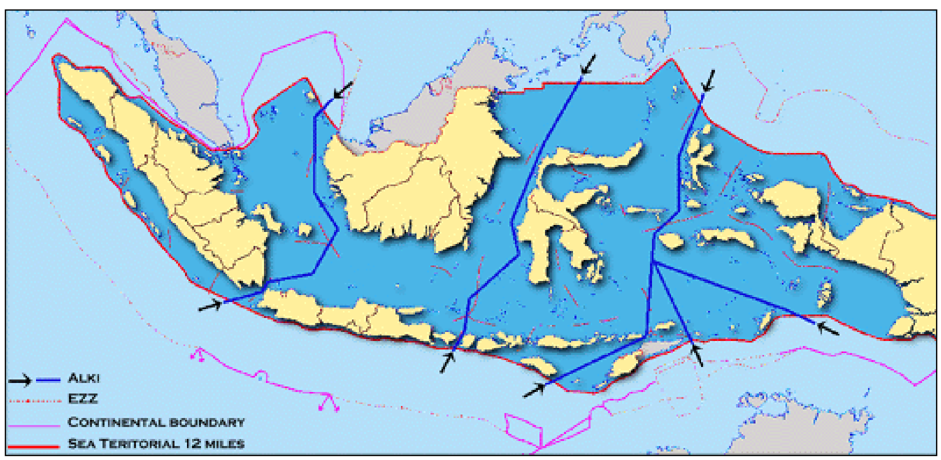
2) Wilayah Indonesia setelah deklarasi Djoeanda



3) Landas Kontinen Menurut Konvensi Hukum Laut 1982



4) Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Berdasarkan PP No. 37 Tahun 2002



5) Di zona ekonomi eksklusif setiap Negara pantai seperti Indonesia ini mempunyai hak berdaulat untuk tujuan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan mengelola sumber daya alam baik hayati maupun nonhayati di perairannya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta untuk keperluan ekonomi di zona tersebut seperti produksi energi dari air, arus, dan angin. Sedangkan jurisdiksi Indonesia di zona itu adalah jurisdiksi membuat dan menggunakan pulau buatan, instalasi, dan bangunan, riset ilmiah kelautan, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Dalam melaksanakan hak berdaulat dan jurisdiksinya di zona ekonomi eksklusif itu, Indonesia harus memperhatikan hak dan kewajiban Negara lain.

C. Penilaian

1. Sikap

a. Lembar Penilaian Sikap

No	Nama	Perilaku yang diamati pada pembelajaran				
		Menghargai	Disiplin	Keaktifan	Kerjasama	Komunikasi
1 2 3	....					

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s/d 5

Penafsiran angka : 1. Sangat kurang,
2. Kurang
3. Cukup,
4. Baik,
5. Amat baik

2. Pengetahuan

a. Lembar Penilaian Keterampilan

No	Nama	Aspek Penilaian						Jumlah Skor	Nilai
		a	b	c	d	e	f		
1 2 3									

Aspek yang dinilai :

a. Tekun
b. Perhatian
c. Disiplin
d. Bertanya
e. Berpendapat
f. Aktif membantu

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s,d 5.

Penafsiran angka: 1 = 60, 2 = 70, 3 = 80, 4 = 90, 5 = 100

3. Keterampilan

a. Rubrik kegiatan diskusi

No	Nama Siswa	Aspek Pengamatan					Jumlah Skor	Nilai	Ket
		Kerja sama	Mengkomunikasikan pendapat	Toleransi	Keaktifan	Menghargai pendapat teman			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \times 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

b. Rubrik Penilaian Presentasi

No	Nama Siswa	Aspek Penilaian						∑ Skor	Nilai	Ket
		Komuni Kasi	Sistematika penyampaian	Wawasan	Keberanian	Antusias	*Gesture* dan penampilan			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \text{ x } 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

Kegiatan Pembelajaran 5. Menerapkan Peraturan-Peraturan Usaha Pelayaran

A. Deskripsi

Didorong oleh keinginan untuk menyelesaikan, dalam semangat saling pengertian dan kerjasama, semua masalah yang bertalian dengan hukum laut dan menyadari makna historis Konvensi ini sebagai suatu sumbangan penting terhadap pemeliharaan perdamaian, keadilan dan kemajuan bagi segenap rakyat dunia.

Mencatat bahwa perkembangan yang telah terjadi sejak Konverensi Perserikatan Bangsa-Bangsa yang diadakan di Jenewa tahun 1958 dan 1960 telah menekankan perlu adanya suatu Konvensi tentang hukum laut yang baru dan yang dapat diterima secara umum.

Menyadari bahwa masalah-masalah ruang samudera adalah berkaitan erat satu sama lain dan perlu dianggap sebagai suatu kebulatan, mengakui keinginan untuk membentuk, melalui Konvensi ini, dengan mengindahkan secara layak kedaulatan semua Negara, suatu tertib hukum untuk laut dan samudera yang dapat memudahkan komunikasi internasional dan memajukan penggunaan laut dan samudera secara damai, pendayagunaan sumber kekayaan alamnya secara adil dan efisien, konservasi sumber kekayaan hayati dan pengkajian, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dan konservasi kekayaan alam hayatinya.

Memperhatikan bahwa pencapaian tujuan ini akan merupakan sumbangan bagi perwujudan suatu orde ekonomi internasional yang adil dan merata yang memperhatikan kepentingan dan kebutuhan umat manusia sebagai suatu keseluruhan dan, terutama, kepentingan dan kebutuhan khusus negara-negara berkembang, baik berpantai maupun tidak berpantai.

Berkeinginan dengan Konvensi ini untuk mengembangkan prinsip-prinsip yang termuat dalam resolusi 2749 (XXV) 17 Desember 1970 dimana Majelis Umum dengan khidmat menyatakan inter alia bahwa baik kawasan dasar laut dan dasar

samudera dan tanah dibawahnya, di luar batas yurisdiksi nasional, maupun sumber kekayaannya, adalah warisan bersama umat manusia, yang eksplorasi dan eksploitasinya harus dilaksanakan bagi kemanfaatan umat manusia sebagai suatu keseluruhan, tanpa memandang lokasi geografis negara-negara.

Berkeyakinan bahwa pengkodifikasian dan pengembangan secara progresif hukum laut yang dicapai dalam Konvensi ini akan merupakan sumbangan untuk memperkokoh perdamaian, keamanan, kerjasama dan hubungan bersahabat antara semua bangsa sesuai dengan asas keadilan dan persamaan hak dan akan memajukan peningkatan ekonomi dan sosial segenap rakyat dunia, sesuai dengan tujuan dan asas Perserikatan Bangsa-Bangsa sebagaimana ditetapkan. Menegaskan masalah-masalah yang tidak diatur dalam Konvensi ini tetap tunduk pada ketentuan dan asas hukum internasional umum.

Hukum sebagai gejala sosial mengandung berbagai aspek, faset, ciri, dimensi waktu dan ruang, serta tatanan abstraksi yang majemuk. Karena itu, hukum dapat dikaji dan dipelajari secara rasional-sistematikal-metodikal dari berbagai sudut pandang dan pendekatan. Dari pengkajian tersebut terbentuklah sebuah disiplin ilmiah yang objeknya adalah hukum. Keseluruhan disiplin ilmiah tersebut dapat disebut dengan istilah, yaitu Disiplin Ilmiah tentang Hukum (*sciences concerned with law*, Radbruch), atau Ilmu-ilmu Hukum (Mochtar Kusumaatmadja) atau Pengembanan Hukum Teoritikal (*theoretische rechtsbeofening*, Meuwissen). Istilah-istilah tersebut menunjukkan pada kegiatan akal budi untuk secara ilmiah rasional-sistematikal-metodikal dan terus menerus) berupaya untuk memperoleh pengetahuan tentang hukum dan penguasaan intelektual atas hukum.

Hukum adalah peraturan-peraturan yang bersifat memaksa yang menentukan tingkah laku masyarakat, yang dibuat oleh badan-badan resmi yang berwajib, pelanggaran terhadap peraturn-peraturan tersebut berakibat suatu tindakan. Hukum itu sendiri melingkupi berbagai bidang dalam kehidupan sehari-hari. Yang sistem pengaturan dan pelaksanaannya ada yang memiliki kesamaan dan adapula yang memiliki perbedaan.

Sebagai contoh di bidang Pengangkutan. Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang (perusahaan) dan hukum dagang (perusahaan) termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, bidang hukum keperdataan adalah sub-sistem tata hukum nasional. Jadi, hukum dagang (perusahaan) termasuk dalam sus-sistem tata hukum nasional. Asas-asas tata hukum nasional adalah juga asas-asas hukum pengangkutan.

Hukum Pengangkutan sendiri terdiri dari sub-bidang yaitu Hukum Pengangkutan Darat, Hukum Pengangkutan Laut, dan Hukum Pengangkutan Udara. Namun kali ini yang akan dibahas lebih khusus tentang Hukum Pengangkutan Laut.

B. Kegiatan belajar

1. Tujuan Pembelajaran

Siswa diharapkan mengetahui dan dapat menerapkan aturan-aturan mengenai kepelautan yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan usaha pelayaran di Indonesia.

2. Uraian Materi

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 2 TAHUN 1969

TENTANG

PENYELENGGARAAN DAN PENGUSAHAAN ANGKUTAN LAUT

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:

a. bahwa angkutan laut sebagai sarana perhubungan perlu diselenggarakan atas dasar kepentingan umum dan ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi negara kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional;

b. bahwa untuk mencapai tujuan tersebut perlu menetapkan azas- azas dan dasar-dasar pokok mengenai pengusahaan dan penyelenggaraan angkutan laut dengan memperhatikan peningkatan efisiensi kerja dari pada aparatur angkutan laut serta segala kegiatan usaha yang bersifat menunjang kegiatan angkutan laut;

Mengingat:

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-undang Dasar 1945;
2. Ketetapan M.P.R.S. No. XXIII/MPRS/1966;
3. Undang-undang Pelayaran Indonesia tahun 1936 (L.N. 1936 No. 700);

MEMUTUSKAN:

Dengan mencabut Peraturan Pemerintah No. 5 tahun 1964 (Lembaran-Negara No. 14 tahun 1964);

Menetapkan: Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

BAB I.
KETENTUAN-KETENTUAN UMUM.

Pasal 1.

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

Kapal Niaga Indonesia: kapal-kapal niaga yang dimiliki oleh warga negara Indonesia dan berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku;

Per-veem-an: usaha yang ditujukan pada penampungan dan penumpukan barang-barang (warehousing) yang dilakukan dengan mengusahakan gudang-gudang, lapangan-lapangan, dimana dikerjakan dan disiapkan barang-barang yang diterima dari kapal untuk peredaran selanjutnya atau disiapkan untuk diserahkan kepada perusahaan pelayaran untuk dikapalkan, yang meliputi antara lain kegiatan: ekspedisi muatan, pengepakan, pengepakan kembali, sortasi, penyimpanan, pengukuran, penandaan dan lain-lain pekerjaan yang bersifat teknis ekonomis yang diperlukan perdagangan dan pelayaran;

Ekspedisi Muatan Kapal Laut: usaha yang ditujukan kepada pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan/penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang;

Perwakilan Perusahaan Pelayaran: usaha mewakili perusahaan pelayaran yang ditujukan untuk melayani kapal-kapal;

Gudang Laut: gudang di pelabuhan yang berada di bawah pengawasan bea cukai yang digunakan sebagai gudang transit bagi lalu-lintas barang yang akan dimuat ke- dan dari kapal;

Pelabuhan Laut dan Pelabuhan Pantai: adalah pelabuhan sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang Pelayaran Indonesia tahun 1936 dan Peraturan Perundang-undangan lainnya;

Menteri: Menteri Perhubungan.

Pasal 2.

(1) Kapal niaga Indonesia merupakan sarana pemberi jasa angkutan laut yang ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi negara kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

(2) Pemberian jasa angkutan laut dilakukan melalui suatu sistim pelayaran tetap dan teratur yang dilengkapi dengan pelayaran tidak tetap untuk menjamin kontinuitas arus barang.

Pasal 3.

(1) Pemerintah menetapkan kebijaksanaan yang berlandaskan kepentingan umum dan melindungi perkembangan armada kapal niaga Indonesia dengan memperhatikan kelaziman-kelaziman internasional.
(2) Untuk pelaksanaan ayat 1 Menteri menetapkan kebijaksanaan dengan memperhitungkan kemajuan, perkembangan dan perluasan armada kapal niaga Indonesia guna menserasikan kebutuhan perdagangan dalam dan luar negeri dengan memperhatikan kemampuan masyarakat.

Pasal 4.

Pengusahaan pelayaran, per-veem-an dan ekspedisi muatan kapal laut diselenggarakan atas dasar kepentingan umum agar terjamin penyelenggaraan pengapalan dan pembongkaran barang- barang dalam rangka kegiatan angkutan laut serta penggunaan fasilitas-fasilitas pelabuhan secara effisien.

Pasal 5.

Pelayaran terdiri atas:

1. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:
   a) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
   b) Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m^3 isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah;

c) Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar;
d) Pelayaran Pedalaman, terusan dan sungai, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan di perairan pedalaman, terusan dan sungai;
e) Pelayaran Penundaan Laut, yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda.

2. Pelayaran luar negeri, yang meliputi:
   a) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan- pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;
   b) Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke- dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.
3. Pelayaran khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus, seperti minyak bumi, batu-bara, biji besi, biji nikkel, timah bauxiet, logs dan barang- barang bulk lainnya.

Pasal 6.

(1) Penyelenggaraan pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri dan pelayaran khusus oleh perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia dilakukan dengan kapal-kapal berbendera Indonesia.

(2) Dalam hal terdapat kekurangan ruang kapal, maka dapat dipergunakan kapal-kapal berbendera negara sahabat atas dasar sewa untuk jangka waktu atau perjalanan tertentu ataupun berdasarkan perjanjian lainnya.

(3) Penyelenggaraan pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri dan pelayaran khusus oleh perusahaan pelayaran Indonesia, sebagaimana termaksud dalam ayat 1 dan 2 harus memenuhi persyaratan teknis yang berlaku di bidang keamanan dan keselamatan pelayaran.

Pasal 7.

Pembukaan pelabuhan-pelabuhan pantai untuk perdagangan luar negeri oleh kapal-kapal berbendera negara sahabat termaksud pasal 2 ayat (3) Undang-undang Pelayaran Indonesia tahun 1936 dilakukan oleh Menteri dengan persetujuan Menteri Keuangan setelah mendengar Menteri Perdagangan.

Pasal 8.

(1) Perusahaan-perusahaan Pelayaran Asing yang mengusahakan pelayaran tetap ke- dan dari pelabuhan Indonesia dengan kapal-kapal berbendera negara sahabat harus mendapat izin dari Menteri atau pejabat yang ditunjuknya dengan mendaftarkan nama kapal-kapal yang dioperasikannya untuk itu, beserta schedule perjalanan kapal tersebut untuk selama satu tahun.
(2) Kapal-kapal berbendera negara sahabat yang menyelenggarakan angkutan laut secara tidak tetap ke- dan dari pelabuhan Indonesia diharuskan mendapat izin Menteri atau pejabat yang ditunjuknya dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.
(3) Ketentuan dalam ayat (1) dan (2) pasal ini dilaksanakan dengan memperhatikan tersedia tidaknya ruangan kapal niaga nasional.

Pasal 9.

(1) Penyelenggaraan pelayaran nusantara dilakukan oleh kapal-kapal berbendera Indonesia sesuai dengan perundang- undangan yang berlaku.
(2) Kelonggaran syarat bendera untuk melakukan pelayaran nusantara oleh kapal-kapal berbendera negara sahabat termaksud pasal 3 ayat (3) Undang-undang Pelayaran Indonesia tahun 1936 diberikan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.
(3) Persetujuan tersebut diberikan untuk jangka waktu tertentu, atau untuk satu atau beberapa perjalanan bagi pengangkutan penumpang dan atau barang.

Pasal 10.

(1) Penyelenggaraan pelayaran nusantara dibina untuk diarahkan kepada usaha untuk terjaminnya penyelenggaraan angkutan laut di seluruh kepulauan Indonesia secara tetap dan teratur.
(2) Untuk menyelenggarakan ketentuan ayat (1) dan pasal 2 ayat (2), Menteri atau pejabat yang ditunjuknya menetapkan pola trayek angkutan laut dalam negeri serta pedoman penyelenggaraan angkutan laut ke luar negeri.
(3) Guna memenuhi kebutuhan angkutan laut yang teratur dan merata ke seluruh bagian wilayah Indonesia, maka setiap perusahaan pelayaran nasional dapat diwajibkan untuk melayari satu dan beberapa trayek tertentu.
(4) Dalam rangka pelaksanaan ketentuan ayat (1) dan ayat (3) pasal ini, Menteri atau pejabat yang ditunjuknya dapat menetapkan bahwa enyelenggaraan pelayaran dilakukan dalam bentuk gabungan atau kesatuan operasionil.
(5) Pengarahan serta pedoman umum penyelenggaraan pelayaran tetap ke seluruh bagian wilayah Indonesia, serta pelayaran ke- dan dari luar negeri seperti yang dimaksud dalam pasal ini ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 11.

(1) Penyelenggaraan pelayaran samudera dekat dan pelayaran samudera dalam angka peningkatan ekspor dan perkembangan ekonomi nasional pada umumnya dibina untuk diarahkan agar memperoleh bagian yang wajar dari volume muatan dalam lalu-lintas perdagangan luar negeri Indonesia.
(2) Penyelenggaraan pelayaran samudera dekat dan pelayaran samudera sejauh mungkin didasarkan pada penyelenggaraan pelayaran tetap dan teratur.

Pasal 12.

(1) Gudang laut berfungsi sebagai gudang transit bagi lalu- lintas barang di pelabuhan dan penyelenggaraannya diarahkan untuk mempercepat arus barang serta mempercepat keberangkatan kapal.
(2) Dalam rangka ketentuan ayat (1) pasal ini gudang laut diusahakan oleh perusahaan pelayaran atas dasar ketentuan yang berlaku mengenai penggunaan/pengusahaan gudang laut. berlaku mengenai penggunaan/pengusahaan gudang laut.
(3) Menteri atau pejabat yang ditunjuknya menentukan syarat-syarat yang berhubungan dengan pelaksanaan ayat (2) pasal ini.

Pasal 13.

(1) Pengusahaan pelayaran dalam negeri, luar negeri, per-veem-an dan ekspedisi muatan kapal laut hanya dapat dilakukan setelah mendapat izin usaha sesuai ketentuan-ketentuan dalam peraturan ini.
(2) Perizinan termaksud ayat (1) pasal ini diselenggarakan berdasarkan azas-azas pertimbangan:
    a. adanya pola trayek angkutan yang ditetapkan dan tersedianya barang-barang untuk diangkut;
    b. kelancaran arus barang secara tetap dalam rangka trayek angkutan ke seluruh wilayah;
    c. adanya pengawasan terhadap arus barang yang berencana dan pengawasan gerak kapal yang kontinu;
    d. tersedianya fasilitas-fasilitas dermaga, tambatan, pergudangan dan penimbunan di suatu pelabuhan,
    e. memajukan perkembangan perdagangan dan sosial-ekonomi nasional;
    f. meningkatkan keahlian pengusahaan;
    g. adanya penggunaan dan pengerahan modal;
    h. ketenteraman serta kegairahan kerja dalam perusahaan;

i. digunakannya keuntungan sejauh mungkin untuk investasi, memajukan dan memperkembangkan daya kemampuan usaha dan kesejahteraan pada buruh/pegawai.

Pasal 14.

(1) Perusahaan pelayaran bertanggung-jawab sebagai pengangkut barang kepada pemilik barang sejak saat menerima barang dari pengirim sampai saat menyerahkan barang yang diangkutnya kepada penerima sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau syarat-syarat perjanjian pengangkutan atau kelaziman-kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran.
(2) Dalam hal sesuatu perusahaan pelayaran menguasai gudang laut seperti dimaksud dalam pasal 12 ayat (2) dan (3), perusahaan pelayaran yang bersangkutan bertanggung-jawab atas kehilangan dan atau kerusakan barang selama barang-barang tersebut berada dalam gudang laut.

BAB II.
PELAYARAN DALAM NEGERI PELAYARAN NUSANTARA.

Pasal 15.

(1) Izin pengusahaan pelayaran nusantara dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.
(2) Untuk mendapatkan izin pengusahaan pelayaran nusantara harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:
   a. i. merupakan perusahaan pelayaran milik Negara atau
      ii. merupakan perusahaan milik Daerah sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau
      iii. merupakan badan hukum berbentuk perseroan terbatas, menurut ketentuan perundang-undangan yang berlaku;

b. memiliki satuan kapal lebih dari satu unit dengan jumlah minimal 3.000 m3 isi kotor dengan memperhatikan syarat- syarat teknis/nautis dan perhitungan untung rugi;
c. tersedianya modal kerja yang cukup untuk kelancaran usaha atas dasar norma-norma ekonomi perusahaan;
d. melaksanakan kebijaksanaan umum Pemerintah di bidang penyelenggaraan angkutan laut nusantara.

(3) Hal-hal lain mengenai persyaratan pelayaran nusantara ditetapkan oleh pejabat yang ditunjuk untuk itu.

Pasal 16.

Perusahaan pelayaran nusantara yang telah mendapatkan izin menurut pasal 15 wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan tersebut di bawah ini :

a. melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam surat izin;
b. mengumumkan kepada umum peraturan perjalanan kapal, tarif dan syarat-syarat pengangkutan;
c. menerima pengangkutan penumpang, barang, khewan dan pos, satu dan lain sesuai dengan persyaratan teknis kapal;
d. memberikan prioritas pengangkutan kepada barang-barang sandang-pangan, bahan-bahan industri dan ekspor;
e. memberitahukan pada pejabat yang ditunjuk oleh Menteri tarif pengangkutan yang dipergunakan, manifest dan keanggotaan conference atau bentuk kerjasama lainnya serta informasi-informasi lainnya yang dianggap perlu;
f. hal-hal lain yang ditentukan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 17.

Menteri atau pejabat yang ditunjuknya dapat mengijinkan penyelenggaraan pengangkutan tidak tetap oleh perusahaan pelayaran nusantara dalam hal ada keperluan pengangkutan yang mendesak atau yang bersifat khusus.

Pasal 18.

Izin pengusahaan pelayaran nusantara dicabut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya atas pertimbangan-pertimbangan tersebut di bawah ini:

a. tidak menjalankan usaha dengan nyata dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya setelah memperoleh izin;
b. tidak memberikan jasa-jasa pengangkutan sesuai dengan yang disyaratkan atau yang diwajibkan kepada pemegang izin;
c. tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai yang disyaratkan dalam surat izin;
d. keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar;
e. perusahaan jatuh pailit;
f. perusahaan dihukum karena suatu tindak pidana ekonomi;
g. cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin.

PELAYARAN LOKAL, PELAYARAN RAKYAT, PELAYARAN PENUNDAAN LAUT, PELAYARAN PEDALAMAN, TERUSAN DAN SUNGAI.

Pasal 19.

Ketentuan-ketentuan tentang penyelenggaraan pelayaran lokal, pelayaran rakyat, pelayaran penundaan laut, pelayaran pedalaman, terusan dan sungai akan diatur lebih lanjut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

BAB III.

PELAYARAN LUAR NEGERI PELAYARAN SAMUDERA DEKAT

Pasal 20.

(1) Izin penyelenggaraan pelayaran samudera dekat diberikan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

(2) Untuk mendapatkan izin penyelenggaraan pelayaran samudera dekat harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:
   a. merupakan perusahaan pelayaran nusantara atau perusahaan pelayaran samudera yang memiliki izin usaha berdasarkan peraturan ini;
   b. memiliki kapal-kapal yang memenuhi syarat nautis teknis seperti termaksud padal 5 (b);
   c. adanya kebutuhan angkutan yang nyata;
   d. melaksanakan kebijaksanaan umum Pemerintah di bidang penyelenggaraan pelayaran samudera dekat.

(3) Hal-hal lain mengenai persyaratan pelayaran samudera dekat ditetapkan oleh pejabat yang ditunjuk untuk itu.

PELAYARAN SAMUDERA.

Pasal 21.

(1) Izin pengusahaan pelayaran samudera dilakukan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

(2) Untuk mendapatkan izin pengusahaan pelayaran samudera harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:
   a. i. merupakan perusahaan pelayaran milik Negara atau
      ii. merupakan perusahaan milik Daerah menurut ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau
      iii. merupakan badan hukum berbentuk perseroan terbatas, sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku;
   b. memiliki satuan kapal lebih dari satu unit dengan jumlah minimal 28.000 m^3 (10.000 BRT) isi kotor dengan memperhatikan syarat-syarat nautis/teknis dan perhitungan untung-rugi;

c. tersedianya modal kerja yang cukup untuk kelancaran usaha yang bersangkutan atas dasar norma-norma ekonomi perusahaan;
d. melaksanakan kebijaksanaan umum Pemerintah di bidang penyelenggaraan pelayaran luar negeri.

(3) Hal-hal lain mengenai persyaratan pelayaran luar negeri ditetapkan oleh pejabat yang ditunjuk untuk itu.

Pasal 22.

Perusahaan pelayaran yang mendapat izin penyelenggaraan pelayaran samudera dekat menurut pasal 20, dan perusahaan pelayaran samudera yang telah mendapatkan izin usaha menurut pasal 21 wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan tersebut di bawah ini:

a. melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam surat izin:
b. mengumumkan kepada umum peraturan perjalanan kapal dan tarif pengangkutan;
c. menerima pengangkutan penumpang, barang, hewan dan pos, satu dan lain sesuai dengan persyaratan teknis kapal;
d. memberitahukan pada pejabat yang ditunjuk oleh Menteri tarif pengangkutan yang dipergunakan, manifest dan keanggotaan conferences atau bentuk kerjasama lainnya serta bahan-bahan informasi lainnya yang dianggap perlu;
e. hal-hal lain yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 23.

Izin penyelenggaraan pelayaran samudera dekat dan izin pengusahaan pelayaran samudera dicabut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya atas pertimbangan-pertimbangan tersebut dibawah ini:

a. tidak menjalankan usaha dengan nyata dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya setelah memperoleh izin;

b. tidak memberikan jasa-jasa pengangkutan dan lain-lain sesuai dengan yang disyaratkan atau diwajibkan kepada pemegang izin;
c. tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai disyaratkan dalam surat izin;
d. keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar;
e. perusahaan jatuh pailit;
f. pengurus perusahaan dihukum karena suatu tindak pidana ekonomi;
g. cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin.

Pasal 24.

Untuk membantu pertumbuhan dan perkembangan pelajaran luar negeri Indonesia, dapat diadakan kerjasama dengan luar negeri atas dasar ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IV.
PELAYARAN KHUSUS

Pasal 25.

Ketentuan-ketentuan tentang penyelenggaraan pelajaran khusus akan diatur lebih lanjut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

BAB V.
PERWAKILAN PERUSAHAAN PELAJARAN.

Pasal 26.

(1) Kapal-kapal asing yang berlayar ke/dari pelabuhan Indonesia harus menunjuk perusahaan pelayaran nusantara atau perusahaan pelayaran samudera nasional sebagai wakilnya yang bertindak sebagai agen umum.

(2) Agen umum kapal asing harus mendaftarkan kepada pejabat yang ditunjuk oleh Menteri atau oleh pejabat yang ditunjuknya, tarif pengangkutan yang dipergunakan, manifest dan keanggotaan conference atau bentuk kerjasama lainnya serta hal-hal lain yang disyaratkan oleh Menteri atau oleh pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 27.

(1) Pemilik perusahaan pelayaran asing dapat menunjuk wakilnya di Indonesia.
(2) Wakil pemilik perusahaan pelayaran asing termaksud ayat 1 pasal ini harus mendaftarkan pada pejabat yang ditunjuknya oleh Menteri.
(3) Wakil pemilik perusahaan pelayaran asing harus menyerahkan segala pekerjaan bongkar muat, dan pekerjaan pelayanan kapal-kapalnya kepada perusahaan pelayaran nasional.

BAB VI.

PER-VEEM-AN.

Pasal 28.

(1) Ketentuan-ketentuan tentang persyaratan usaha per-veem-an dan prosedur memperoleh izin ditetapkan oleh Menteri Perdagangan.
(2) Izin usaha per-veem-an dalam wilayah pelabuhan dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 29.

Perusahaan per-veem-an yang telah mendapatkan izin menurut pasal 28 wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

a. melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam persyaratan dan izin usaha;
b. ikut aktif mendorong proses arus barang.

Pasal 30.

Izin usaha per-veem-an dicabut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya atas pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

a. tidak melaksanakan ketentuan tentang persyaratan usaha per- veem-an sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (i);
b. tidak menjalankan usaha dengan nyata dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya setelah memperoleh izin;
c. tidak memberikan jasa-jasa dan lain-lain sesuai dengan yang disyaratkan atau yang diwajibkan kepada pemegang izin;
d. tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai yang disyaratkan dalam surat izin;
e. keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar;
f. perusahaan jatuh pailit;
g. perusahaan dihukum karena suatu tindak pidana ekonomi;
h. cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin.

Pasal 31.

Untuk membantu pertumbuhan dan perkembangan per-veem- an dapat diadakan kerjasama dengan luar negeri atas dasar ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

BAB VII.

EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT.

Pasal 32.

(1) Izin penyelenggaraan dan pengusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut diberikan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

(2) Izin Penyelenggaraan dan Pengusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut dapat diberikan kepada:
   a. perusahaan pelayaran atau perusahaan per-veem-an yang memiliki izin usaha berdasarkan peraturan ini;
   b. perusahaan-perusahaan milik Warga Negara Indonesia yang memiliki izin impor/ekspor, perusahaan perdagangan antar pulau berdasarkan rekomendasi dari Menteri Perdagangan.

(3) Untuk mendapatkan izin Penyelenggaraan dan Pengusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:
   a. memiliki cukup keahlian;
   b. tersedianya fasilitas dari alat-alat kerja;
   c. modal kerja yang dipandang cukup untuk kelancaran usaha atas norma-norma Ekonomi Perusahaan.

(4) Hal-hal lain mengenai persyaratan penyelenggaraan dan pengusahaan ekspedisi muatan kapal laut ditetapkan oleh pejabat yang ditunjuk untuk itu.

Pasal 33.

Kegiatan dari perusahaan ekspedisi muatan kapal laut yang telah mendapatkan izin menurut pasal 32 wajib:

a. melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam izin;
b. ikut aktif mendorong proses arus barang.

Pasal 34.

Izin penyelenggaraan dan pengusahaan ekspedisi muatan kapal laut dicabut oleh Menteri atas pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

a. tidak menjalankan kegiatan/usaha dengan nyata dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Menteri setelah memperoleh izin;
b. tidak memberikan jasa sesuai dengan yang disyaratkan atau yang diwajibkan kepada pemegang izin;

c. tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai yang disyaratkan dalam surat izin;
d. keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar;
e. perusahaan jatuh pailit;
f. perusahaan dihukum karena suatu tindak pidana ekonomi;
g. cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin.

BAB VIII.
PROSEDUR PERIZINAN.

Pasal 35.

(1) Ketentuan-ketentuan tentang cara mengajukan izin, bentuk izin, pemberian dan pencabutan izin diatur oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.
(2) Untuk mengganti biaya yang bersangkutan dengan pelaksanaan peraturan ini dan peraturan-peraturan pelaksanaannya, yang berkepentingan dikenakan biaya administrasi yang cara pemungutannya serta jumlahnya ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

BAB IX.
KETENTUAN-KETENTUAN PERALIHAN.

Pasal 36.

(1) Ketentuan-ketentuan pelaksanaan Peraturan Pemerintah No. 5 tahun 1964 yang berlaku pada waktu ditetapkan Peraturan Pemerintah ini, tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan ini sampai diadakan pencabutan, perubahan, penambahan atau penyesuaian menurut dan berdasarkan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.

(2) Perusahaan pelayaran dan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut yang memiliki izin usaha berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 5 tahun 1964 dapat melanjutkan usahanya sampai waktu yang ditentukan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk olehnya untuk penyesuaian dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.

BAB X.
KETENTUAN PENUTUP.

Pasal 37.

Hal-hal yang belum cukup diatur dalam Peraturan Pemerintah ini, akan ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri.

Pasal 38.

Peraturan Pemerintah ini dapat disebut Peraturan Angkutan Laut.

Pasal 39.

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada hari ditetapkan.

Agar supaya setiap orang dapat mengetahuinya memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini, dengan penempatannya dalam Lembaran-Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 18 Januari 1969.
Presiden Republik Indonesia,

SOEHARTO.
Jenderal TNI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 18 Januari 1969.
Sekretaris Negara Republik Indonesia,

ALAMSJAH.
Mayor Jenderal TNI

PENJELASAN

ATAS

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 2 TAHUN 1969

TENTANG

PENYELENGGARAAN DAN PENGUSAHAAN ANGKUTAN LAUT.

UMUM:

Peraturan Pemerintah ini merupakan penyempurnaan terhadap Kebijaksanaan Pemerintah dibidang angkutan laut yang ditujukan untuk mengsukseskan usaha menciptakan stabilisasi politik dan ekonomi sebagai syarat untuk berhasilnya pelaksanaan rencana pembangunan.

Penyempurnaan tersebut terutama meliputi hal-hal sebagai berikut:

a. menyesuaikan pembinaan penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut dengan jiwa ketetapan M.P.R.S. No. XXIII/ MPRS/1966;

b. menegaskan pentingnya pelayaran tetap dan teratur guna melayani dan mendorong perkembangan perdagangan dan pertumbuhan ekonomi nasional;
c. menyesuaikan penggunaan kapal-kapal dalam menyelenggarakan pelayaran dengan ketentuan-ketentuan dalam perundang-undangan nautis/tehnis;
d. menghidupkan kembali kegiatan per-veem-an sebagai salah satu unsur penunjang kegiatan angkutan laut;
e. menegaskan peranan pembinaan oleh Pemerintah yang ditujukan kepada pengarahan dan perlindungan seperlunya terhadap armada kapal-kapal niaga Indonesia.

Adapun pokok-pokok kebijaksanaan tersebut meliputi hal-hal sebagai berikut:

I. Azas pokok:

Penyelenggaraan angkutan laut ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi negara kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong ekonomi nasional.

II. Pelayaran dalam negeri:

1. Penyelenggaraan pelayaran dalam negeri diatur berdasarkan pola pembinaan wawasan Nusantara, dengan cara penyelenggaraan suatu pelayaran nusantara yang tetap dan teratur diseluruh Tanah Air Indonesia.
2. Penyelenggaraan pelayaran nusantara yang tetap dan teratur tersebut ditingkatkan selaras dengan tahap peningkatan pola perdagangan yang mempunyait pusat-pusat perdagangan (trade Centre) yang tersebar diseluruh Nusantara dan yang merupakan pusat-pusat akumulasi hasil daerah dan pusat-pusat de-alokasi (distribusi) muatan kedaerah-daerah yang bersangkutan.

3. Pelayaran nusantara yang tetap dan teratur tersebut ditunjang oleh pengaturan secara terarah oleh penyelenggaraan pelayaran lokal, pelayaran rakyat, pelayaran penundaan laut, pelayaran perairan pedalaman/terusan-terusan dan sungai.
4. Penyelenggaraan pelayaran nusantara yang tetap dan teratur tersebut dapat diarahkan kepada usatu cara penyelenggaraan pelayaran dalam bentuk gabungan atau kesatuan operasionil yang terorganisir secara efektif serta ifisien agar dapat terbina suatu liner-service yang mantap dan menyeluruh diseluruh Nusantara. Untuk sekaligus agar dapat diatasi dan ditertibkan, secara efektif kondisi riil yang ada.
5. Untuk menunjang adanya pusat-pusat perdagangan (trade centre) tersebut sebagai pusat-pusat jaringan trayek-trayek yang tetap dan teratur dari pelayaran, maka perlu didorong kegiatan-kegiatan akumulasi dan transhimpment kriteria penentuan pelabuhan serta klasifikasinya.

III. Pelayaran luar negeri:

Penyelenggaraan pelayaran luar negeri yang meliputi pelayaran samudera dekat dan pelayaran samudera dibina agar dalam rangka usaha Pemerintah meningkatkan ekspor dan kegiatan ekonomi pada umumnya diperoleh saham (share) yang wajar oleh Indonesia dalam lalu-lintas muatan internasional ke dan dari Tanah Air. Dengan demikian hal tersebut dapat meningkatkan beban pada neraca perdagangan/pembayaran Indonesia, satu dan lain dengan tetap mengindahkan kemampuan-kemampuan yang riil serta effisiensi perusahaan dan service.

Pada prinsipnya penyelenggaraan pelayaran luar negeri dilandaskan pada sistim pelayaran secara tetap dan teratur (linersystem).

IV. Ekspedisi muatan kapal laut dan per-veem-an:

Untuk kelancaran angkutan laut yang tertib dan teratur maka kegiatan-kegiatan ekspedisi muatan kapal laut dan per-veem-an dipelabuhan-pelabuhan itu sendiri harus ditingkatkan sebagai unsur-unsur penunjang yang utama, dimana dalam peraturan ini ditegaskan kembali fungsi dan kedudukan kegiatan per-veem-an dan ekspedisi muatan kapal laut.

V. Peranan Pemerintah dan Market Forces:

Kegiatan-kegiatan market force secara wajar dan tertib akan terus dikembangkan dan dibina dalam Bidang angkutan laut berdasarkan demokrasi ekonomi yang sehat dan tertib ekonomi yang mantap dengan pengarahan dan perlindungan seperlunya oleh Pemerintah.

Dalam Peraturan Pemerintah ini pokok-pokok kebijaksanaan tersebut diatur secara terperinci dan masih akan dilengkapi dengan peraturan-peraturan pelaksanaan lebih lanjut.

PENJELASAN PASAL DEMI PASAL:

Pasal 1.

Pasal ini merupakan penegasan tentang pengertian-pengertian pokok dibidang angkutan laut dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan umum dalam perundang-undangan serta kelaziman-kelaziman.

Pasal 2.

Pasal ini menegaskan fungsi angkutan laut bagi negara kepulauan Indonesia, bahwa angkutan laut merupakan untuk membina kesatuan ekonomi negara, dan oleh karena itu pada hakekatnya angkutan laut tidak saja melayani tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Fungsi yang demikian itu

haruslah didasarkan pada tersedianya angkutan laut secara tetap dan teratur yang dapat menjamin, terpenuhinya kebutuhan angkutan secara kontinu dan terjaminnya tingkat freight yang ekonomis dan stabil. Di samping itu harus pula dapat ditampung kebutuhan angkutan wewaktu-waktu dengan pelayaran tidak tetap.

Pasal 3.

Sudah sewajarnya tindakan-tindakan Pemerintah diarahkan untuk membina serta melindungi perkembangan armada kapal niaga nasional.

Oleh karena itu pembinaan pelayaran nasional harus diarahkan kepada pembangunan dan penyediaan armada yang sesuai dan mencukupi serta mengusahakan agar dapat menguasai muatan semaksimal mungkin.

Pasal ini pada hakekatnya merupakan landasan bagi kebijaksanaan Pemerintah selanjutnya dalam membina perkembangan armada nasional.

Pasal 4.

Terselenggaranya fungsi angkutan laut dengan sebaik-baiknya tidak terlepas pula dari adanya kegiatan usaha yang bersifat menunjang kegiatan angkutan alut, seperti per-veem-an, ekspedisi muatan kapal laut dan lain sebagainya.

Pasal 5.

Dalam pasal ini diadakan penggolongan usaha pelayaran yang meliputi pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri dan pelayaran khusus.

Pelayaran dalam negeri adalah segala jenis usaha pelayaran yang diselenggarakan antar pelabuhan Indonesia.

Pelayaran nusantara dititik-beratkan pada usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh, sehingga

misalnya pelayaran dari pelabuhan Indonesia kepelabuhan-pelabuhan Indonesia lainnya dengan menyinggahi Singapura dan pelabuhan-pelabuhan Malaysia termasuk juga pelayaran nusantara.

Penyelenggaraan pelayaran lokal yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan angkutan daerah diarahkan untuk berfungsi sebagai kapal-kapal feeder guna menunjang terselenggranya pelayaran tetap dan teratur dibidang pelayaran nusantara. Dengan memperhatikan aspek keseimbangan usaha dan aspek teknis perkapalan maka kapal-kapal yang dipergunakan bagi pelayaran lokal adalah kapal-kapal yang berukuran 500 m^3 isi kotor kebawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah.

Penyelenggaraan pelayaran lokal tersebut ditujukan terutama sebagai "feeders" bagi kapal-kapal pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri. Sesuai dengan ketentuan-ketentuan perundang-undangan tentang syarat-syarat nautis/eknis maka pada hakekatnya yang dapat melakukan pelayaran lokal seperti yang dimaksud adalah kapal-kapal yang berujuran 500 m^3 isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah.

Pelayaran rakyat yang sebagian besar terdiri dari perahu-perahu layar telah merupakan potensi yang nyata dan menjalankan peranan penting dalam bidang angkutan laut. Oleh karena sifat tradisionil yang dimilikinya maka perkembangannya perlu diselenggarakan pertama-tama oleh pengusaha pelayaran yang bersangkutan.

Pelayaran penundaan laut telah menunjukkan perkembangan yang nyata, oleh karenanya perlu diadakan pengarahan yang lebih poisitf agar benar-benar dapat menunjang secara riil kegiatan pelayaran nusantara baik dalam fungsi akumulasi maupun distribusi ataupun untuk mengatasi kebutuhan angkutan sewaktu-waktu.

Pelayaran samudera dekat merupakan suatu usaha pelayaran luar negeri dengan pembatasan jarak tempuh tidak melebihi 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia. Jarak tersebut ditetapkan dengan memperhitungkan persyaratan keamanan dan keselamatan pelayaran sesuai perundang-undangan yang berlaku, serta diproyeksikan pula pada perkembangan pardagangan dan perekonomian Indonesia dengan negara-negara tetangga.

Dengan jarak 3.000 mil laut tersebut maka pelayaran samudera dekat dapat mencapai negara-negara: Muang Thai, Kamboja, India, Pakistan, Hongkong, Philipina, Jepang dan Australia.

Selanjutnya di samping pelayaran samudera dekat sebagai suatu usaha tersendiri dikenal pula pelayaran samudera dengan kapal-kapal besar dan jarak tak terbatas tetap memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan pelayaran sesuai perundang-undangan yang berlaku.

Pelayaran khusus merupakan pelayaran dalam atau luar negeri dengan menggunakan kapal khusus untuk pengangkutan barang-barang bulk.

Pasal 6.

Pada prinsipnya penyelenggaraan pelayaran baik dalam dan luar negeri oleh perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia harus diselenggarakan oleh kapal-kapal berbendera Indonesia. Dalam hal terjadi kekurangan ruang kapal, dapat dilakukan penggunaan kapal-kapal bukan berbendera Indonesia atas dasar sewa (charter) ataupun perjanjian lainnya, satu dan lain dengan memperhatikan persyaratan teknis, keamanan dan keselamatan pelayaran sesuai perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 7.

Cukup jelas.

Pasal 8

Pertimbangan tentang tersedia atau tidaknya ruangan kapal niaga Indonesia akan diperhatikan secara lebih khusus dalam hal izin-izin kepada kapal-kapal berbendera negara sahabat yang tidak melakukan pelayaran tetap.

Pasal 9.

Pasal ini hakekatnya menegaskan berlakunya azas kabotase dalam pelayaran nusantara yang merupakan kelaziman di dunia internasional, hal mana berarti bahwa penyelenggaraan pelayaran nusantara hanya dapat dilakukan oleh kapal-kapal yang berbendera Indonesia.

Pasal 10.

Untuk menjamin terselenggaranya angkutan laut di seluruh kepulauan Indonesia sebagai suatu sistim jaring-jaring angkutan yang dapat melayani perdagangan dan mendorong perkembangan ekonomi nasional maka penyelenggaraan pelayaran nusantara harus didasarkan pada sistim pelayaran tetap dan teratur. Penyelenggaraan pelayaran tetap dan teratur tersebut perlu didasarkan pada suatu pola trayek angkutan laut yang mencerminkan pola perdagangan dan arah perkembangan ekonomi negara kepulauan Indonesia.

Sedangkan bagi penyelenggaraan angkutan ke/dari luar negeri oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk olehnya ditetapkan pedoman yang disesuaikan dengan perkembangan perdagangan luar negeri Indonesia.

Pola trayek angkutan laut nusantara seperti dimaksud di atas harus menunjukkan pula korelasinya yang jelas dan lancar dengan penyelenggaraan pelayaran lokal dimana kapal-kapal lokal tersebut berfungsi sebagai kapal-kapal feeder dan dengan penyelenggaraan pelayaran luar negeri dalam rangka kelancaran angkutan impor dan ekspor.

Untuk menjamin terlaksananya angkutan laut secara menyeluruh, terutama dalam mengatasi kebutuhan yang mendesak, kepada perusahan-perusahaan pelayaran dapat diwajibkan untuk melayani suatu atau beberapa trayek pelayaran. Bahkan oleh Pemerintah cq. Menteri atau pejabat yang ditunjuk olehnya dapat ditetapkan bahwa penyelenggaraan pelayaran dilakukan dalam bentuk gabungan atau kesatuan operasioneel.

Pasal 11.

Dalam rangka usaha peningkatan ekspor dan perkembangan ekonomi nasional pada umumnya, maka peranan angkutan laut ke dan dari luar negeri mempunyai arti yang penting.

Ketergantungan kepada kapal-kapal asing dalam pengangkutan barang-barang ekspor dan impor dirasakan memberatkan neraca perdagangan/pembayaran luar negeri Indonesia. Oleh karena itu perlulah diadakan pembinaan yang bersifat mendorong pertumbuhan dan perkembangan armada pelayaran luar negeri Indonesia, dengan jalan kapal-kapal niaga Indonesia yang menyelenggarakan pelayaran (fair share) dari volume muatan perdagangan luar negeri Indonesia, satu dan lain dengan tetap memperhatikan kemampuan yang riil serta effisiensi perusahaan dan service.

Penyelenggaraan pelayaran luar negeri pada dasarnya dilandaskan pada sistim pelayaran tetap dan teratur untuk menjamin tingkat freight yang layak dan stabil serta tersedianya ruangan angkutan secara tetap dan teratur.

Untuk mengatasi kebutuhan angkutan pelayaran luar negeri yang tidak dapat dipenuhi dengan kapal-kapal liner terutama angkutan barang-barang bulk, dapat dilakukan dengan kapal-kapal yang menyelenggarakan pelayaran tidak tetap.

Pasal 12

Gudang laut yang berfungsi sebagai gudang transit pada hakekatnya tidak dapat dipisahkan dari pada kegiatan operasioneel perusahaan pelayaran sehubungan dengan pekerjaan bongkar muat dari dan ke atas kapal. Diusahakannya gudang laut oleh perusahaan pelayaran adalah untuk dapat menjamin kelancaran bongkar muat yang dilakukan melalui gudang transit tersebut dan sehubungan dengan kebutuhan kecepatan keberangkatan kapal (quick dispatch).

Hal ini mengurangi kemungkinan untuk adanya bongkar muat barang langsung dilambung kapal satu dan lain sesuai dengan syarat-syarat yang berhubungan dengan penggunaan/pengusahaan gudang-gudang laut.

Walaupun pada dewasa ini gudang-gudang laut dimiliki oleh secara umum sesuai dengan kebutuhan dan kondisi di pelabuhan setempat terbuka kemungkinan bagi usaha pelayaran untuk membangun gudang alut.

Pasal 13.

Dalam melaksanakan perizinan terhadap usaha angkutan laut dan segala aspeknya Menteri berpedoman pada azas-azas pertimbangan untuk kepentingan nasional dengan selalu memperhatikan ketentuan-ketentuan yang telah digariskan oleh Pemerintah. Azas tersebut dilaksanakan pula dalam bentuk pengawasan terhadap jalannya usaha.

Selanjutnya dijadikan pula azas pertimbangan kemampuan investasi, kemampuan untuk mengembangkan usaha dan terjaminnya ketenteraman dan kesenangan kerja segenap tenaga manusia yang merupakan faktor produksi untuk mempertinggi effisiensi.

Pasal 14.

Penegasan dan penyesuaian tanggung jawab pengangkut kepada pemilik/penerima barang adalah didasarkan pada ketentuan perundang-undangan, perjanjian-perjanjian pengangkutan atau kelaziman-kelaziman internasional yang berlaku dibidang pelayaran. Penegasan ini diperlukan untuk menghindarkan keragu-raguan tentang tanggung jawab atas barang yang diangkut. Pada pokoknya tanggung-jawab tersebut disesuaikan dengan pekerjaan yang secara nyata atau sesuai dengan dikuasainya barang tersebut secara nyata oleh pihak yang bersangkutan. Sehubungan dengan hal terakhir maka dalam hal sesuatu perusahaan pelayaran mengusahakan gudang laut seperti yang dimaksud dalam pasal 12 ayat (2) dan ayat (3), maka ia bertanggung-jawab atas barang-barang yang berada dalam budang laut yang dikuasainya itu.

Pasal 15.

Pasal ini menetapkan syarat-syarat tentang izin pengusahaan pelayaran nusantara.

Penyelengaraan pelayaran nusantara diselenggarakan dengan menggunakan satuan kapal lebih dari 1 (satu) unit dengan jumlah minimal 3.000 m^3 isi kotor atu sama dengan ±1.100 BRT.

Satuan-satuan kapal yang digunakan dalam pelayaran nusantara harus disesuaikan dengan ketentuan-ketentuan perundang-undangan nautis/teknis. Hal mana berarti bahwa kapal-kapal yang dapat digunakan untuk pelayaran nusantara adalah kapal-kapal yang berukuran di atas 500 m^3 isi kotor atau sama dengan di atas 175 BRT.

Pasal 16.

Cukup jelas.

Pasal 17.

Atas dasar kebutuhan mendesak akan keperluan pengangkutan yang tidak dapat dilayani oleh kapal-kapal pelayaran tetap misalnya adanya overflow barang, dapat diselenggarakan pengangkutan tidak tetap oleh perusahaan pelayaran nusantara.

Pasal 18.

Untuk menegakkan pembinaan yang sehat terhadap perkembangan Perusahaan-perusahaan Pelayaran Nasional maka kepada perusahaan pelayaran yang nyata-nyata tidak berhasil melakukan usahanya sebagaimana disyaratkan perlu segera diambil tindakan percabutan izin.

Pasal 19.

Pada dasarnya penyelenggaraan pelayaran lokal, pelayaran rakyat, pelayaran penundaan laut, pelayaran pedalaman, terusan dan sungai diarahkan untuk menunjang terselenggaranya angkutan laut yang bersifat setempat/daerah dan angkutan laut bagi kepulauan nusantara dimana jenis-jenis pelayaran tersebut terutama berfungsi sebagai peunjang untuk terselenggaranya pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri secara tetap dan teratur dalam rangka perkembangan perdagangan antara pulau dan perkembangan ekonomi nasional pada umumnya.

Sifat dan bentuk pembinaan yang perlu diberikan bagi jenis pelayaran tersebut, perlu disesuaikan dengan keadaan setempat dan kebuthan perkembangan usaha yang bersangkutan.

Pasal 20.

Penyelenggaraan pelayaran samudera dekat sebagai termaksud pasal 5 ayat 2 (a) pada hakekatnya merupakan pelayaran luar negeri. Berhubung dengan sifat

perdagangan Indonesia dengan negara-negara tetangga yang karena konstelasi geografis terjalin erat dengan kegiatan perdagangan antar pulau Indonesia, misalnya Muang Thai, Philipina, Australia dan sebagainya, maka dalam kenyataannya tidak dapat diadakan pembatasan yang tajam antara penyelenggaraan pelayaran nusantara dengan penyelenggaraan pelayaran luar negeri ke dan dari negara-negara tetangga tersebut. Oleh karena itu dipandang wajar apabila terutama syarat-syarat nautis/teknis perkapalan dipenuhi, penyelenggaraan pelayaran samudera dekat dapat pula dipenuhi, penyelenggaraan pelayaran samudera dekat dapat pula dilakukan oleh perusahaan pelayaran nusantara.

Disamping itu dimungkinkannya perusahaan pelayaran nusantara dapat menyelenggarakan pelayaran samudera dekat akan memudahkan perusahaan pelayaran nusantara untuk sewaktu-waktu menyesuaikan operasi mereka dan ruangan kapal yang ada dengan kebutuhan angkutan yang dapat bersifat berubah-ubah pada suatu ketika, umpamanya apabila pada suatu waktu kebutuhan angkutan pelayaran nusantara telah dapat terpenuhi maka ruangan kapal yang berlebih dapat dimanfaatkan dalam penyelenggaraan pelayaran samudera dekat. Demikian pula apabila terdapat kebutuhan ruangan angkutan pelayaran nusantara yang meningkat, dapat diadakan penyesuaian seperlunya. Pemerintah dapat mentapkan ketentuan tentang penyesuaian tersebut.

Dimungkinkannya penyelenggaraan usaha pelayaran samudera dekat oleh pelayaran samudera kiranya dapat difahami oleh karena kedua-duanya merupakan usaha pelayaran luar negeri.

Dari penjelasan di atas dapat lah disimpulkan bahwa penyelenggaraan pelayaran samudera dekat bukan merupakan usaha pelayaran yang berdiri sendiri.

Pasal 21.

Persyaratan tehnis bagi penyelenggaraan pelayaran samudera ditingkatkan dengan cara menetapkan pemilikan satuan kapal sekurang-kurangnya 2 buah kapal dengan jumlah minimal 28.000 isi kotor, atau sama dengan kurang-lebih 10.000 BRT. Satuan kapal yang digunakan dalam penyelenggaraan pelayaran samudera harus disesuaikan dengan ketentuan perundang-undangan nautis/teknis.

Sebagai contoh kapal-kapal yang berukuran tertentu atas dasar ketentuan perundang-undangan yang dimaksud mungkin tidak dapat digunakan untuk pelayaran samudera untuk jurusan tertentu. Di samping itu diperlukan pula persyaratan yang didasarkan pada perhitungan ekonomi perusahaan.

Pasal 22.

Cukup jelas.

Pasal 23

Sesuai penjelasan Pasal 18.

Pasal 24.

Kerjasama dengan fihak luar negeri guna membantu pertumbuhan dan perkembangan pelayaran luar negeri Indonesia, dapat bersifat kerjasama dibidang permodalan, tenaga ahli atau dapat pula merupakan pelbagai bentuk bantuan kredit jangka panjang.

Pasal 25.

Mengingat besarnya volume perdagangan barang-barang bulk yang memerlukan kapal-kapal pengangkut khusus terutama sekali dalam perdagangan luar negeri, dalam rangka ketentuan pasal 11, maka perlulah

pembinaan penyelenggaraan pelayaran khusus diarahkan kepada sasaran untuk dapat dikuasainya angkutan barang-barang bulk tersebut oleh armada kapal-kapal niaga Indonesia.

Penyelenggaraan pelayaran khusus seperti pengangkutan minyak dan hasil-hasil minyak serta hasil-hasil pertambangan lainnya dan barang-barang khusus seperti logs dan lain-lain sebagian besar masih diangkut oleh kapal-kapal asing.

Pembinaan penyelenggaran angkutan khusus ini perlu diarahkan pemilikan kapal-kapal/kapal pengangkut khusus sesuai dengan kebutuhan angkutan oleh perusahaan pelayaran nasional.

Pasal 26.

Mengingat aspek-aspek tehnik pelayaran yang perlu diperhatikan dan diselenggarakan sebaik-baiknya dalam rangka pengembangan usaha pelayaran nasional Indonesia, maka kapal-kapal asing yang berlayar ke Indonesia harus menujuk perusahaan pelayaran Nusantara atau Samudera sebagai agen umum (general agent).

Untuk mengumpulkan data-data yang diperlukan bagi pengembangan perdagangan dan pelayaran, agen umum kapal-kapal asing sebagaimana pula perusahaan-perusahaan pelayaran nasional diwajibkan menyampaikan laporan mengenai tarif pengangkutan, manifestast, keanggotaan conference atau bentuk kerjasama lainnya.

Pasal 27.

Pemilik perusahaan pelayaran asing dapat pula menunjuk perorangan atau suatu badan hukum lain untuk bertindak sebagai wakilnya di Indonesia (owner's representative).

Selanjutnya pasal ini menentukan pula bahwa perwakilan perusahaan pelayaran asing tersebut harus mengerahkan pekerjaan bongkar muat dan pekerjaan-pekerjaan pelayaran kapal kepada perusahaan pelayaran nusantara dan samudera nasional sebagai handling agent, satu dan lain karena kegiatan-kegiatan terminal pelayaran sesuai Pasal 12 dan Pasal 14 berada di tangan perusahaan pelayaran nasional.

Pasal 28.

Kegiatan per-veem-an pada hakekatnya merupakan usaha penampungan dan penumpukan barang-barang yang ditunjukan bagi kepentingan perdagangan dimana di dalamnya dimungkinkan pula pekerjaan seperti sorting, coating, packing and repacking, up-grading, marking and remarking dan sebagainya.

Oleh karena itu persyaratan-persyaratan kegiatan usaha dan prosedur memperoleh izin per-veem-an perlu ditetapkan oleh Menteri Perdagangan.

Selanjutnya mengingat bahwa kegiatan per-veem-an tidak pula bersifat penumpukan/penyimpanan barang semata-mata tetapi meliputi pola kegiatan dalam rangka persiapan barang-barang untuk dikapalkan serta mengingat kegiatan per-veem-an tersebut berada dalam tingkungan kerja pelabuhan maka izin usaha per-veem-an diberikan oleh Menteri Perhubungan, atau pejabat yang ditunjuknya dengan mengindahkan syarat usaha per-veem-an dan prosedur memperoleh izin yang ditetapkan oleh menteri Perdagangan.

Pasal 29.

Cukup jelas.

Pasal 30.

Untuk menegakkan pembinaan yang sehat terhadap perkembangan perusahaan per-veem-an maka kepada perusahaan per-veem-ann yang secara

nyata tidak berhasil melakukan usahanya sebagaimana disyaratkan perlu segera diambil tindakan pencabutan izin.

Pasal 31.

Kerjasama dengan pihak luar negeri guna membantu pertumbuhan dan perkembangan usaha per-veem-an, dapat bersifat kerjasama dibidang permodalan, tenaga ahli atau dapat pula merupakan pelbagai bentuk bartuan kredit jangka panjang.

Pasal 32.

Pada hakekatnya kegiatan ekspedisi muatan kapal laut merupakan kegiatan antara dalam mengurus kepentingan shippers/consignee. Berhubung dengan dihidupkannya kembali usaha per-veem-an tersebut dalam Pasal 28 yang menyelenggarakan usaha-usaha sepeti tecantum dalam Pasal 28 mengenai pengertian Veem, maka kegiatan ekspedisi muatan kapal laut perlu disesuaikan sehingga meliputi kegiatan pengurusan dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan/penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk kepentingan pemilik barang. Pada hakekatnya pekerjaan pengurusan dokumen dan lain sebagainya itu dari segi pertimbangan ekonomis tertentu dapat pula dilakukan oleh yang berkepentingan sendiri atau oleh badan usaha lainnya yang sanggup dan berkeahlian untuk melakukannya. Ini berarati, bahwa suatu perusahaan perdagangan, sepanjang berkenaan dengan barang-barang perusahaannya sendiri dapat langsung menyelenggarakan kegiatan ekspedisi muatan kapal laut, jika memenuhi syarat-syarat tehnis yang diperlukan. Untuk itu diperlukan laporan dan registrasi seperlunya.

Sungguhpun demikian tidak menutup kemungkinan untuk mendirikan usaha ekspedisi muatan kapal secara spesialisasi dengan memperhatikan pertimbangan-pertimbangan tehnis-ekonomis dari yang bersangkutan.

Dengan demikian penyelenggaraan dan pengusahaan ekspedisi muatan kapal laut dapat dilakukan oleh setiap badan usaha Indonesia yang bonafide.

Sehubungan dengan itu usaha pelayaran dan per-veem-an atas dasar pertimbangan ekonomis dapat pula menyelenggarakan kegiatan ekspedisi muatan kapal laut.

Untuk menjamin penyelenggaraan jasa-jasa ekspediri muatan kapal laut sebaik-baiknya pada masyarakat, maka usaha tersebut harus memenuhi syarat-syarat tehnis yang ditentukan.

Selanjutnya sehubungan dengan kegiatan per-veem-an yang mengharuskan adanya kewajiban investasi dibidang keahlian dan materiil, maka untuk lebih mendorong kegiatan ekspor dan perdagangan secara riil pembinaan kegiatan usaha ekspedisi muatan kapal laut perlu diarahkan kepada peningkatannya menjadi usaha per-veem-an.

Pasal 33.

Cukup jelas.

Pasal 34.

Untuk menegakkan pembinaan yang sehat terhadap perkembangan penyelenggaraan dan pengusahaan ekspedisi muatan maka kepada perusahaan-perusahaan yang secara nyata tidak berhasil melakukan usahanya sebagaimana disyaratkan perlu segera diambil tindakan pencabutan izin.

Pasal 35.

Cukup jelas.

Pasal 36.

Untuk memungkinkan terselenggaranya pengaturan kembali serta penyesuaian-penyesuaian dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini dengan sebaik-baiknya tanpa perlu menimbulkan kegelisahan dalam masyarakat, dianggap perlu menentukan suatu ketentuan peralihan.

Pasal 37.

Cukup jelas.

Pasal 38.

Cukup jelas.

Pasal 39.

Cukup jelas.

3. Refleksi

Setiap usaha yang bergerak di dunia pelayaran harus mengacu kepada aturan nomor 2 tahun 1969

4. Tugas

a. Pelajari dengan seksama materi tentang usaha pelayaran
b. Lakukan identifikasi aturan nomor 2 tahun 1969
c. Catat hasil identifikasi dalam bentuk laporan tertulis.

5. Tes Formatif

a. Soal

1) Jelaskan apa yang dimaksud dengan :
   a) Kapal Niaga Indonesia
   b) Per-veem-an
   c) Ekspedisi Muatan Kapal Laut
   d) Gudang Laut
   e) Pelabuhan Laut dan Pelabuhan Pantai
2) Jelaskan jenis-jenis pelayaran?
3) Jelaskan alas an mengapa ijin usaha per-veem-an dicabut?
4) Jelaskan syarat-syarat untuk mendapatkan ijin usaha ekspedisi?
5) Jelaskan bagaimana caranya mendapatkan izin pengusahaan pelayaran samudera?

b. Jawaban

1) Yang dimaksud adalah :

   a) Kapal Niaga Indonesia: kapal-kapal niaga yang dimiliki oleh warga negara Indonesia dan berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku;
   b) Per-veem-an: usaha yang ditujukan pada penampungan dan penumpukan barang-barang (warehousing) yang dilakukan dengan mengusahakan gudang-gudang, lapangan-lapangan, dimana dikerjakan dan disiapkan barang-barang yang diterima dari kapal untuk peredaran selanjutnya atau disiapkan untuk diserahkan kepada perusahaan pelayaran untuk dikapalkan, yang meliputi antara lain kegiatan: ekspedisi muatan, pengepakan, pengepakan kembali, sortasi, penyimpanan, pengukuran, penandaan dan lain-

lain pekerjaan yang bersifat teknis ekonomis yang diperlukan perdagangan dan pelayaran;

c) Ekspedisi Muatan Kapal Laut: usaha yang ditujukan kepada pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan/penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang;

d) Gudang Laut: gudang di pelabuhan yang berada di bawah pengawasan bea cukai yang digunakan sebagai gudang transit bagi lalu-lintas barang yang akan dimuat ke- dan dari kapal;

e) Pelabuhan Laut dan Pelabuhan Pantai: adalah pelabuhan sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang Pelayaran Indonesia tahun 1936 dan Peraturan Perundang-undangan lainnya;

2) Pelayaran terdiri atas:

a) Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

(1) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku;

(2) Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m^3 isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah;

(3) Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar;

(4) Pelayaran Pedalaman, terusan dan sungai, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan di perairan pedalaman, terusan dan sungai;

(5) Pelayaran Penundaan Laut, yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda.

b) Pelayaran luar negeri, yang meliputi:

(1) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;

(2) Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke- dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

c) Pelayaran khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus, seperti minyak bumi, batu-bara, biji besi, biji nikkel, timah bauxiet, logs dan barang- barang bulk lainnya

3) Izin usaha per-veem-an dicabut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya atas pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

a) tidak melaksanakan ketentuan tentang persyaratan usaha per-veem-an sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (i);

b) tidak menjalankan usaha dengan nyata dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya setelah memperoleh izin;

c) tidak memberikan jasa-jasa dan lain-lain sesuai dengan yang disyaratkan atau yang diwajibkan kepada pemegang izin;

d) tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai yang disyaratkan dalam surat izin;

e) keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar;

f) perusahaan jatuh pailit;

g) perusahaan dihukum karena suatu tindak pidana ekonomi;

h) cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin.

4) Untuk mendapatkan izin Penyelenggaraan dan Pengusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

a) memiliki cukup keahlian;

b) tersedianya fasilitas dari alat-alat kerja;

c) modal kerja yang dipandang cukup untuk kelancaran usaha atas norma-norma Ekonomi Perusahaan.

5) Untuk mendapatkan izin pengusahaan pelayaran samudera harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

a. i. merupakan perusahaan pelayaran milik Negara atau

ii. merupakan perusahaan milik Daerah menurut ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau

iii. merupakan badan hukum berbentuk perseroan terbatas, sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku;

b. memiliki satuan kapal lebih dari satu unit dengan jumlah minimal 28.000 m^3 (10.000 BRT) isi kotor dengan memperhatikan syarat-syarat nautis/teknis dan perhitungan untung-rugi;

c. tersedianya modal kerja yang cukup untuk kelancaran usaha yang bersangkutan atas dasar norma-norma ekonomi perusahaan;

d. melaksanakan kebijaksanaan umum Pemerintah di bidang penyelenggaraan pelayaran luar negeri.

C. Penilaian

1. Sikap

a. Lembar Penilaian Sikap

No	Nama	Perilaku yang diamati pada pembelajaran				
		Menghargai	Disiplin	Keaktifan	Kerjasama	Komunikasi
1	....					
2	....					
3	....					

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s/d 5

Penafsiran angka :
1. Sangat kurang,
2. Kurang
3. Cukup,
4. Baik,
5. Amat baik

2. Pengetahuan

a. Lembar Penilaian Keterampilan

No	Nama	Aspek Penilaian						Jumlah Skor	Nilai
		a	b	c	d	e	f		
1									
2									
3									

Aspek yang dinilai :

a. Tekun
b. Perhatian
c. Disiplin
d. Bertanya
e. Berpendapat
f. Aktif membantu

b. Skala penilaian dibuat dengan rentangan dari 1 s,d 5.

Penafsiran angka: 1 = 60, 2 = 70, 3 = 80, 4 = 90, 5 = 100

3. Keterampilan

a. Rubrik kegiatan diskusi

No	Nama Siswa	Aspek Pengamatan					Jumlah Skor	Nilai	Ket
		Kerja sama	Mengkomunikasikan pendapat	Toleransi	Keaktifan	Menghargai pendapat teman			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \text{ x } 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

b. Rubrik Penilaian Presentasi

No	Nama Siswa	Aspek Penilaian						∑ Skor	Nilai	Ket
		Komuni Kasi	Sistematika penyampaian	Wawasan	Keberanian	Antusias	*Gesture* dan penampilan			

Keterangan Skor :

Masing-masing kolom diisi dengan kriteria

4 = Baik Sekali

3 = Baik

2 = Cukup

1 = Kurang

$$\text{Nilai} = \frac{\sum \text{Skor perolehan}}{\text{Skor Maksimal (20)}} \times 100$$

Kriteria Nilai

A = 80 – 100 : Baik Sekali

B = 70 – 79 : Baik

C = 60 – 69 : Cukup

D = ‹ 60 : Kurang

III. PENUTUP

Dengan selesainya siswa mempelajari dan menguasai buku ini, diharapkan siswa dapat melanjutkan pelajaran selanjutnya. Serta diharapkan dengan menguasai buku ini dapat bermanfaat pada saat siswa bekerja di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Chairul Anwar, 1995. Zona Ekonomi Eklusif di Dalam Hukum Internasional, Jakarta

Hamzah A, 1988. Laut territorial dan perairan Indonesia, Jakarta

Kusumatmadja M, 1978. Hukum Laut Internasional, Bandung

PP Nomor 7 tahun 2000. Tentang Kepelaut

PP Nomor 2 tahun 1969. Tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut an

UU Nomor 1 tahun 2008. Tentang Pengesahan ILO

UU Nomor 6 tahun 1996. Tentang perairan Indonesia

UNCLOS 1982

http://www.encyclopedia.com/doc/1O225-mareclausum. tanggal 1 November 2013

http://www.imo.org diakses pada jam 13.00, tanggal 1 November 2013

http://en.wikipedia.org/wiki/Hugo_Grotius, tanggal 1 November 2013